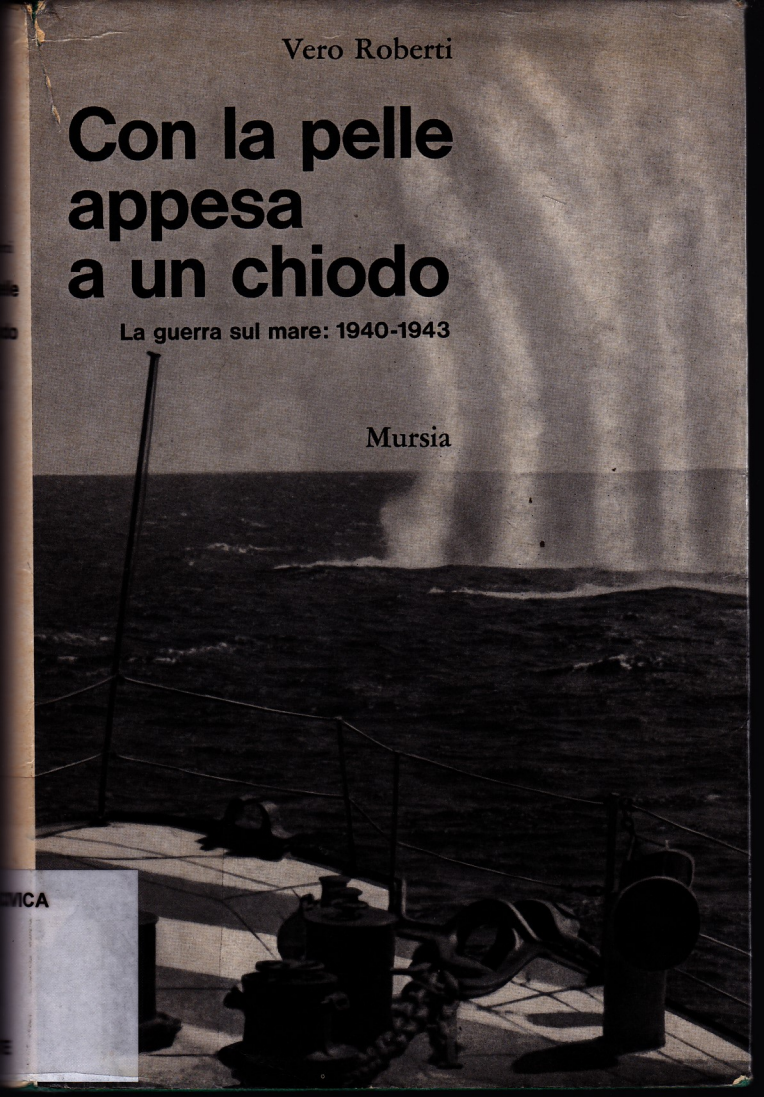
Vero Roberti
Con la pelle appesa a un chiodo
La guerra sul mare: 1940-1943
Mursia

Con 46 fotografie fuori testo

Vero Roberti

Con la pelle appesa a un chiodo

La guerra sul mare: 1940-1943

U. Mursia & C.

PREFAZIONE

Quando l'Editore Ugo Mursia m'invitò a scrivere i miei ricordi di guerra sul mare, fui assalito da molti dubbi che ancora oggi mi tormentano.

Ho penosamente scavato nella mia memoria, seguendo gli appunti di un diario che scrissi alla rinfusa, quando mi dimenticavo che potevo morire da un momento all'altro, così come morirono sotto i miei occhi ad un miglio di distanza dalla mia torpediniera i marinai della Curtatone, *che incappò in una mina alle 13.51 del 20 maggio del 1941, cinquantasette minuti dopo che avevamo lasciato il porto del Pireo. Il sole di quella meravigliosa giornata aveva subdolamente cancellato in tutti noi il pericolo della morte.*

Oggi, dopo tanti anni, rivedo ancora la nuvola di fumo che avvolse la Curtatone *e penso, come mi disse a Tripoli il motorista di un motoveliero, che la guerra sul mare la dovrebbero, se ciò fosse possibile, raccontare solo i morti.*

La Marina era cieca. Non avevamo il radar e i velivoli della ricognizione marittima si chiamavano « mammaiuto ». Oggi, mentre m'illudo di aver messo in ordine i miei ricordi, intessuti solo di buio e di stanchezza, di risentimento e di dolore e soprattutto di lunghissime attese africane, si insinua nella mia mente il dubbio di non aver saputo dire che ben poche cose della guerra sul mare. Dopo aver aperto cento, mille gallerie nella mia memoria, temo di essere diventato come una talpa che avendo smarrito il suo istinto e perduto il senso dell'orientamento, sbuca, all'improvviso, nella piena luce del giorno, dove la realtà, che è fatta di pace, l'acceca

e la terrorizza. È passato molto tempo dalla fine della guerra e anche la piú misera delle talpe potrebbe porsi questa domanda: « È possibile, oggi, raccontare i propri ricordi della guerra sul mare senza scivolare nel peccato, *senza essere tacciati d'*idolatria*? ». Ma proprio a questa domanda, che nasce dall'ultimo dei miei dubbi, credo di poter rispondere con una fierezza di cui solo oggi, rievocando il passato, percepisco l'eco. La Marina e i marittimi hanno fatto piú del loro dovere. Ed io la guerra l'ho raccontata come l'ho vissuta, come l'ho vista, come l'ho sentita, come l'ho temuta e come l'ho odiata a bordo delle navi, sul fronte a mare, nel servizio clandestino della Marina per finire col reggimento « San Marco » del Corpo Italiano di Liberazione.*

Sono pienamente convinto che fra la guerra sul mare fino all'armistizio e la guerra dei marinai del « San Marco » per la Liberazione del nostro Paese c'è un'amara continuità logica, storica e politica, che è sorretta per l'appunto dagli eroici e talvolta disperati sacrifici compiuti dalla gente della Marina Militare e della Marina Mercantile.

VERO ROBERTI

I. EGEO '41

Il Pireo, 20 maggio 1941.

Molti soldati greci vagabondavano per le strade del Pireo. Domandavano l'elemosina o vendevano fiammiferi inglesi, libri vecchi e giornali. Con quel misero mercato cercavano di guadagnare quelle poche dracme indispensabili per pagare ai padroni dei velieri il passaggio verso le loro isole natali.

Da un vecchio libro:

« Una volta un re ricevette al suo campo alcuni barbari che gli domandarono come facesse a governare.

« Il re, che si trovava per caso vicino a un ciuffo di papaveri, sfoderò la spada e con un colpo netto recise i papaveri piú alti, quelli cioè che sormontavano con le loro corolle accese la maggioranza degli altri papaveri.

« I barbari capirono subito il linguaggio del re e chiesero congedo per allontanarsi in gran fretta ».

Quel re si chiamava Minosse.

Questa sera noi dobbiamo partire per andare a razzolare nella sua signoria.

Per arrivare alla banchina-torpediniere mi incamminai lungo la strada del vecchio Pireo.

Cala dei velieri.

Sul molo passava un uomo che vendeva delle zucche verdissime, pencolanti da una cesta che portava in bilico sul capo.

Pareva che le zucche gli fossero nate sulla testa, abbar-

bicate ai rizomi della sua curiosa intelligenza che il caldo della cala aveva disfatto.

Lunghissime, attorcigliate, abbisciate, le zucche sudavano e luccicavano sotto il sole insuperbito.

Anche i marinai, cotti e stanchi, ciondolavano, nell'afa del porto, dai bordi dei velieri.

Il vento di scirocco rimescolava nel forno della cala gli odori grassi e umani che le case basse, rosicchiate, rosse del porto esalavano attraverso le griglie arrugginite di panciuti balconcini.

Intorpiditi dalle vampe di calore, i marinai dei velieri erano attratti dal verde umido di quelle zucche greche che osavano accennare a un po' di fresco.

Ore 13.00. Salpiamo. Dalla banchina ci saluta un gruppo di bambini. Sono gli unici nostri amici greci. Rimangono sulla banchina fino a quando usciamo dal porto. Dalla poppa della torpediniera li guardo col binocolo e mi si stringe il cuore. Chissà che cosa mangeranno domani?

Quando arrivammo al Pireo da Patrasso, già ci aspettavano sulla banchina. Già sapevano. Misteriosi sono i canali che ravvivano l'intuizione dei bambini. I bambini e i cani sentono l'odore dei marinai, l'odore dei soldati, e, a colpo sicuro, decidono se sono carogne o brava gente, prima ancora che gli uomini, i grandi, se ne accorgano.

Affiancate alla banchina-torpediniere ci sono anche delle unità tedesche, ma i nostri amici le fuggono. Perché? Quando sbarcammo per la prima volta sul molo Trumpas, ci accolsero sorridendo. Perché? I piú grandi si ammoinarono per prendere i cavi d'ormeggio ed ebbero in regalo due tavolette di cioccolato ammuffito e qualche pagnotta. Il giorno dopo, arrivarono in un gruppo piú numeroso e ci offrirono delle cipolle che fecero la gioia di capocannò. Da quel giorno, sotto la sua protezione, parteciparono al rancio

dei marinai. In cucina fu istallata la pentola dei « nostri » ragazzini greci.

Attraversiamo le ostruzioni, a breve distanza dalla torpediniera *Curtatone*, e ci incanaliamo sulla rotta di sicurezza di Salonicco.

Il sole caldo mi fa dimenticare la guerra. Ma è solo per un attimo. Sono in controplancia col Tenente. Il signor Zanelli mi parla delle sue ultime vacanze di pace a Portovenere. L'ascolto e guardo col binocolo l'isola di Phlevais sulla nostra dritta. Sul verde delle sue macchie si staglia la *Curtatone*. Ma, all'improvviso, scoppia crudelissima la guerra. La *Curtatone* salta in aria. In pochissimi secondi la « due pipe » è avvolta di fumo denso e grigio che sale e si allarga vorticosamente. L'isola verde scompare e cosí la *Curtatone* che cola a picco.

Sono le 13.51. Ci giriamo sulle macchine e ci avviciniamo al punto del naufragio. Fermi ad un miglio dalla nuvola di fumo. I suoi vortici si sono placati. Si teme che la *Curtatone* sia saltata su una mina. Una mina alla deriva o un banco di mine? È colata a picco, sventrata. Affiorano i relitti sotto il fungo di fumo che si dirada.

Le nostre imbarcazioni dirigono al salvataggio dei naufraghi.

Il Comandante ferma il *Rovigno* che passa con un rimorchiatore. Vanno alla ricerca di un motoveliero in avaria di uno dei due gruppi che dovremo condurre a Candia. Il Comandante ordina al rimorchiatore di proseguire nella sua missione e al *Rovigno* di imbarcare i naufraghi e di rientrare al Pireo. Ventidue sono i naufraghi, ma molti sono feriti.

Il Tenente della *Curtatone*, Emanuele Anastasio, che non volle essere ricuperato dalle nostre lance fino a quando nessuno dei suoi marinai era piú in mare, sale a bordo. È tutto coperto di nafta. È addolorato per la perdita della sua nave e per la morte del suo Comandante e di tanti,

troppi uomini del suo equipaggio. Dice di non aver bisogno di nulla. Si preoccupa solo dei superstiti che faticosamente vengono imbarcati sul *Rovigno.* « Ci ha urtato al centro e la mia torpediniera si è spaccata in due. Era vecchia, ma... Mi sono salvato perché mi trovavo a poppa. Siamo colati a picco in pochissimi secondi. Non ho potuto far niente... »

I feriti della *Curtatone* sono anche loro coperti di nafta e di sangue. Un marinaio cui un pezzo di lamiera aveva tranciato un piede, sviene sul pagliolo della lancia. Ha perduto molto sangue. Si stringeva il polpaccio quando le forze gli vennero meno. Urlo che gli si metta un laccio. Uno dei nostri si toglie la cinghia che lo salverà.

Alle 16.00 alziamo le imbarcazioni. Vengono lavate con le manichette. Il nostromo trova il piede del marinaio. Viene gettato in mare in un sacco appesantito da un ferro. I gabbiani gli si avventano sopra. Sembrano impazziti. Proseguiamo per la nostra missione.

Alle 17.15 diamo fondo davanti a Lavrion. Sta arrivando il gruppo dei vaporetti e dei motovelieri da nord. Manca quello che deve arrivare da sud.

Alle 21.50 avvistiamo verso sud il « gruppo Megara ». Salpiamo per incontrarlo e per dirigere poi su Milo.

La notte, un'altra notte insonne, passa a racimolare le navicelle che rimangono indietro, a rimorchiare quelle in avaria e, soprattutto, a placare gli sciocchi entusiasmi di qualche caporale tedesco che, trasformatosi in comandante di motoveliero, vuole tirar dritto su Creta perché cosí « gli ha ordinato Hitler »: cornuti della malora!

Una notte di grande ammoina per tenere in sesto una settantina di vaporetti e di motovelieri. L'ottusità ed il fanatismo dei tedeschi mi irritano. Se gli inglesi sapessero ci dilanierebbero. Lancio in mare *La crisi della civiltà* di Huizinga, perché sono fermamente convinto che ci porti iettatura.

Milo, 21 maggio.

Alla fonda nella baia. Ore 16.00. Attendiamo l'ordine di muovere verso Creta.

Questa sosta a Milo era imprevista: comincia a « fare notte fonda »!

Un mare di guerra sicuramente.

Sono sceso dalla plancia per andare nel mio camerino.

In coperta ho incontrato il Direttore che mi ha invitato a prendere un caffè nella sua segreteria.

Il caffè del Direttore è il migliore di bordo, subordinatamente e sempre con buon rispetto parlando a quello del Comandante, che non si può bere.

— Con questo convoglio che dobbiamo scortare, — mi dice il Signor Grasso — mi sembra di essere ritornato al tempo delle guerre puniche!

Appoggiato alla battagliola, un fochista canticchia il ritornello della nostra torpediniera.

È arrivato il Sagittario
pien di gloria e di valore
. . . .
È arrivato il Sagittario
ferreo... cane da pastore.

Mi domando perché mi è venuto in mente di rovistare nelle mie carte e di sfogliare certi libriccini d'appunti, che comprai un giorno a Praga, quando andai a scoprire una rivoluzione inventata di sana pianta dai tedeschi.

Le cose viste o sentite emergono confuse dalla foschia della mia memoria.

Un anno di guerra sul mare; vale a dire un anno con la pelle appesa a un chiodo.

Ora mi spiego perché sono sceso nel mio camerino.

Sono sceso per difendere i miei ricordi dall'Attesa, da S.M. tirannica l'Attesa, da queste lunghe ore di attesa

prima di salpare l'ancora e di navigare incontro al nemico.

Gli inglesi sono per mare, davanti a Creta, con una squadra di incrociatori e cacciatorpediniere.

I paracadutisti germanici da due giorni sono calati sull'isola. Abbiamo già intercettato qualche segnale di soccorso, lanciato da alcuni gruppi che non possono resistere per mancanza di armi pesanti di fronte alle artiglierie e ai carri armati inglesi.

Il nemico sa che noi stiamo preparando uno sbarco. È impossibile reprimere lo spionaggio dei greci.

Nella verde baia di Milo, attendiamo il momento propizio per la partenza.

Da questa mattina la ricognizione marittima e i bombardieri germanici non fanno altro che lanciare segnali di scoperta, seguendo il pendolo della forza navale nemica che incrocia davanti all'isola di Creta.

La nostra gente non sa ancora nulla di tutta questa ammoina.

Soltanto noi sappiamo che, uscendo per mare, verso Creta, dovremo giocare a nasconderella con le navi inglesi.

Domani mattina, infatti, secondo l'ordine di operazione, gli aerei germanici attaccheranno le unità nemiche, mentre noi dovremo passare con i nostri sciabecchi tra le navi inglesi e atterrare a Candia.

Mi affaccio al portellino e lontano vedo la nostra « potentissima » e variopinta squadra di pescherecci greci, carichi di alpini tedeschi.

Su ogni bordo fumano le cucine da campo. I muli si affacciano alle murate. Qualche vela è stata tesa per fare ombra in coperta.

Dagli sciabecchi, scaraffoni, scarpe vecchie, ferri da stiro, orci, damigiane, trulli — questa è la nostra variegata squadra navale — giunge il vocío dei soldati.

Mi sembra di essere ad una grande fiera orientale.

La baia di Milo è diventata un caravanserraglio.

Il senso mitico dell'isola, che invano cerco di scoprire o di raccapezzare nei miei ricordi, è sommerso dall'ondata barbaresca del nostro convoglio.

Intanto il tempo, che non passa mai e che invece passa cosí velocemente, tu lo senti scorrere e lo puoi toccare come se fosse una cosa solida.

Il tempo assorbe, esaurisce e consuma in questa attesa i miei pensieri e quei ricordi che piú mi farebbero piacere; quei ricordi che in questo momento potrebbero confortare la mia vita che ormai dipende da un ordine che viene da lontano, da « Marisudest ».

Non è che io pensi a chi è rimasto a terra e che questa sera andrà da « Maxime » a farsi imbrogliare qualche migliaio di dracme da quel carissimo ladro di Foscolo. No. Non riesco a pensare a nulla.

Questo mare troppo azzurro, le case bianche di Milo, l'ancoraggio romantico di Adámas e il gioco delle ombre nella baia si prendono tutta la luce degli occhi. E le immagini si spengono nella mente, dove già serpeggia la paura.

Mettiamola tra virgolette questa ingrata parola, la « paura », perché non è paura, non è sgomento o trepidazione, ma è un senso di vuoto, di freddo che ti prende allo stomaco.

Ecco che all'improvviso mi viene in mente un vecchio contadino del mio paese, Jusafòn, che diceva sempre: « A j'ò un gatt int'e stomac ». E aveva un cancro, allo stomaco.

Quante volte, in questa guerra, ho pensato al gatto di Jusafòn! Una volta, mi ricordo che il mio stomaco guarí all'improvviso, perché sentii il suono lontano di una zampogna. La sua musica mi distrasse e, allora, non pensai piú alla partenza, alla missione della mia torpediniera.

È la catena dell'ancora che è tesa. Sono queste cime

d'ormeggio a poppa, questi lacci che ci legano alla terra, che ci fanno pensare alla vita, al tempo che non passa mai e che passa invece troppo rapidamente.

Il segreto della mia ansia è racchiuso nelle maglie della catena dell'ancora.

Quando partiremo?

Andiamo su dal Comandante a sentire le novità!

Salgo in plancia.

— Dov'è il Comandante? — domando al sottocapo segnalatore.

— Il Comandante è sceso a poppa.

— Dimmi, c'è nulla di nuovo? È arrivato qualche ordine?

— Signornò.

Raggiungo il Comandante sulla coperta a poppa. Sta parlando col capo di guardia, vicino allo scudo del pezzo.

Un poco piú lontano, chini sull'orlo del portello della cambusetta del quadrato ufficiali, un gruppo di marinai parla e ride con qualcuno che sta « abbasso ».

— Che cosa fanno quelli là? — domanda il Comandante.

Un marinaio di guardia si allontana distrattamente per avvertire i compagni.

— Vieni qui, non ti muovere! — dice il Comandante. — Andiamo a vedere cosa mi stanno combinando. Forse, qualche diavoleria?

Ci avviciniamo.

— Che cosa fate lí?

I marinai, sorpresi, scattano in piedi e un po' confusi e un po' sorridenti borbottano le solite parole che non si riescono mai a capire.

Ci inchiniamo sul portello e scopriamo i due « ragazzi » della nostra mensa che stanno lavando in una pentola un cagnolino ch'è tutto una palla di schiuma.

— Di chi è quella pentola? — domanda subito il Comandante.

— È della cucina equipaggio — rispondono i marinai.

— Dove l'avete trovato quel cane?

— Sulla banchina del Pireo, Signor Comandante.

— L'abbiamo comprato con due pagnotte da un ragazzino greco.

— Adesso lo laviamo e poi gli diamo da mangiare.

— Ieri non abbiamo avuto tempo.

— Signor Comandante?

— Che cosa c'è?

— Possiamo tenerlo a bordo?

— E va bene! Che sia l'ultimo però!

Poi, il Comandante si rivolge a me.

— Adesso abbiamo tre cani, un pappagallo e... un giornalista.

— Comandante, niente ancora?

— No. Niente da « Marisudest ».

— Dammi quella sedia, per favore; voglio prendere un po' di sole!

Il Comandante si siede. Ha in mano un blocco di moduli per marconigrammi.

Salgo sulla plancia delle mitragliere, dove ho sistemato un materassino di gomma.

Prima di sdraiarmi mi affaccio alla battagliola. Il Comandante disegna strane spirali, che a me sembrano arabeschi.

Il sole brucia.

Ricordo africano.

Tramonto nell'Uadi el Agial. Calava il sole di là dal « fiume della fine », di là dal mondo, dove si immagina che sia la capanna di foglie di palma, il rifugio dell'astro d'oro, che ogni sera si addormenta col pomposo cerimoniale dei tropici.

Sulla vetta del valico si aprí davanti a me il paese del-

l'Agial, l'oasi delle oasi, come un fastoso palcoscenico di un grande teatro barocco.

La vallata verde dell'oasi di El Abiad.

Da una parte e dall'altra le quinte delle dune arrossate di Zellaf e i profondi valloni tortuosi violetti intorno a Murzuch.

Il sole, giallo come una moneta d'oro, era sospeso sul ciuffo di una palma come una pallina sullo zampillo d'acqua di un tiro a segno.

Scesi nella valle del « fiume della fine » e sotto il colonnato delle palme giunsi davanti a El Abiad, il bianco paese dell'Agial, cinto da un muro alto e impastato di gesso che s'indorava nella luce del tramonto.

Davanti al paese — un'isola sahariana con ragnatele di viuzze strette e contorte — mi fermai per consumare il rancio della sera in un « giardino ».

Era il momento della vita intensa di El Abiad.

Tutto era silenzio.

Un odore caldo di polvere impregnava l'aria tersa del crepuscolo. Era un odore di vita, di uomini e di donne, di carne sotto la cenere.

El Abiad, paese bianco, pareva staccato dal mondo dell'oasi. Viveva per conto suo nell'egoismo delle sue mura, sotto la volta delle case di gesso levigato a mano.

Era il paese del silenzio. I fezzanesi mangiavano.

Il campo di sabbia, davanti a El Abiad, era vuoto anche se là, sul limitare di un « giardino », un mucchio di stracci nascondeva un vecchio, che non si era accorto del mio arrivo; un vecchio che non aveva fame.

Sembrava in quella pianura una nuvoletta solitaria del crepuscolo, minuscola, con gli orli ancora dorati, a guardare da oriente il sole calare.

Vicino al vecchio c'era un cumulo di sabbia, una tomba sulla quale qualcuno aveva « ucciso » un vaso.

Che cosa faceva quel vecchio?

Meditava e misurava il tempo.

Avvolto negli stracci violetti del suo barracano, il vecchio cercava di annullare il suo pensiero.

Cercava di non pensare piú a nulla per riposare.

Il vecchio, davanti al vaso « ucciso » sulla tomba, costringeva la sua fantasia dentro quadrati e losanghe circoscritti gli uni nelle altre, che disegnava con un bastoncino sulla sabbia.

I quadrati e le losanghe si rimpicciolivano sempre piú fino a diventare un punto: un foro nella sabbia.

Il vecchio aveva scoperto il segreto di non pensare a nulla. Si era assentato dal tempo.

Passò una mano sulla sabbia e cancellò l'arabesco.

Il vecchio era finalmente solo con se stesso, fuori del tempo, avvolto negli stracci violetti del suo barracano.

Alzò la testa e la sua fronte mi parve una roccia nera con venature di azzurro. Gli occhi, piccoli come susine, erano fissi sulla linea dell'orizzonte. Il sole era già tramontato.

Se potessi fare altrettanto!

L'arabesco che il Comandante disegnava è la grafica della nostra torpediniera: la vita di una silurante, rappresentata geometricamente e misurata su due coordinate, il tempo e lo spazio, ossia il mare che abbiamo battuto fino ad oggi con la prora sottile del *Sagittario*.

Ho ritrovato piú tardi il foglietto, dove il Comandante aveva disegnato il suo arabesco.

L'arabesco è il piú spirituale dei disegni.

L'ho davanti a me per guardarmi nello specchio del tempo vissuto.

La vita segue, allungandosi, i giri della spirale, poi, ad un tratto, parte per la tangente e fila dritta piú in alto, verso un mare lontano.

La linea si ferma, finisce.

Non so precisare dove finisca questa linea, perché non conosco ancora la nostra unità di misura da riportare sulle coordinate dell'arabesco.

Quel punto sarà la nostra fine?

Chi sa se domani la mano del destino disegnerà una croce alla fine della nostra spirale?

Nel mare davanti a Creta?

Guardo ancora il disegno del Comandante.

Punto di incrocio delle coordinate. Inizio della spirale: notte del 9 giugno 1940. La guerra; poi scorta convogli, scorta convogli, scorta convogli. Girare e rigirare intorno alle carrette. Velocità miglia sei, sette; sei, sette.

Lento andare per mare.

I giri della spirale non si contano piú.

Allora, partire un giorno per la tangente significa dunque arrivare al combattimento: alla liberazione. Non pensare piú a nulla.

Quando partiremo?

Quest'ordine di « Marisudest » non arriva ancora!

E questa attesa?

La mia memoria è come una vecchia barca fradicia. Fa acqua da tutte le parti e non riesco a tamponare le falle. Il mare entra e vi rigurgita.

Mi stringo la testa tra le mani e mi par di sentire il rumore del mare nel cavo di una conchiglia; il rumore di un mare lontano... un mare che, oggi, non possiamo piú raggiungere.

II. LA MANICA E L'OCEANO ATLANTICO

Nella primavera del 1940, andai direttamente al centro della guerra combattuta, della sola guerra, allora, in pienezza di azioni e di eventi.

Tutta la guerra era sul mare. In terra, i soldati delle due parti si guardavano dai baluardi di cemento armato in un lento fluire di giorni, senza scontri sanguinosi.

Tutta la guerra era sul mare. E sul mare la guerra si accaniva intorno ai convogli inglesi. Violando le disposizioni del Ministero della Cultura Popolare, che vietavano ai giornalisti italiani i fronti della Francia e dell'Inghilterra, mi recai a Londra. Avevo ottenuto dall'Ammiragliato britannico il permesso di partecipare ad un viaggio a bordo di un piroscafo inglese in convoglio.

Prima di partire da Roma, sapevo che sarei andato incontro ad una rischiosa avventura, ma la passione per la marineria m'impedí, allora, di dare al pericolo di navigare a bordo di un piroscafo inglese da carico in convoglio quella sovrabbondanza di peso che meritava. Confesso che mi seduceva, allora, la crudele bellezza della guerra sul mare altrui, come un mostruoso spettacolo teatrale in cui io, spettatore, condividevo la stessa sorte dei protagonisti, i marinai inglesi.

Southend, sul piccolo mare del Tamigi, il 17 di aprile.

Era necessario, secondo l'usanza inglese, che prima di partire per raggiungere la mia nave dovessi fare un abbondante *breakfast* nel salone dell'albergo di Southend, requisito dalla Marina britannica, che vi aveva istallato il comando operativo dei convogli in partenza dal Tamigi. Mi accom-

pagnava la mia « guardia del corpo », un barbuto ufficiale della *Royal Navy*, che da tre giorni era addetto alla mia sorveglianza, perché si temeva, nonostante le mie « credenziali », che avessi potuto comunicare al nemico la data e l'ora della partenza del convoglio.

Il grande salone dell'albergo, dalle larghe finestre oscurate, poco dopo le 7.30, si animò improvvisamente di marinai che insieme con un cameriere prepararono con ogni cura una tavola per un misterioso personaggio. Furono portate le cuccume del tè, la rastrelliera con i panini tostati, il burro, le marmellate di arancio e di mirtillo, il formaggio olandese, uno di quegli strani frutti tagliati a metà come un limone, che si vedono mangiare solamente al cinematografo, e l'acqua di Vichy. Una volta terminati i preparativi, i quattro marinai si misero sull'attenti in fila davanti alla tavola imbandita con tanta serietà.

Alle 7.40 fece il suo ingresso nel salone il Commodoro, l'Ammiraglio x, il quale, dopo aver risposto benevolmente al nostro saluto e a quello dei suoi attendenti, si sedette a tavola per il *breakfast*.

E per un'ora e un quarto ebbi tutto il tempo di studiare il navarca del mio convoglio.

Il Commodoro era un vecchio in gamba, alto e magro come una pertica, dal viso color di rosa. Aveva i capelli bianchi e gli occhi chiari, invisibili quasi. Sedeva diritto e pochissime volte alzò gli occhi dal suo piatto. Gli portarono dapprima il *bacon*, che mangiò lentamente, gustandolo fino all'ultima particella di grasso. I due rossi di uovo che sormontavano la pancetta affumicata gli avevano dato luce agli occhi.

A colazione consumata religiosamente, il Commodoro rivolse la parola ad uno dei suoi attendenti per chiedergli un fiammifero « Swan », confezionato appositamente per i fumatori di pipa, e dopo aver dato un'occhiata al « Daily Telegraph », si alzò allungandosi di colpo come quei con-

trappesi da Luna Park che colpiti dal martello del giocatore fanno scattare una scintilla alla fine della corsa. Il Commodoro si mise il berretto, che era tutto coperto di foglioline dorate, e s'incamminò verso lo scalone d'onore.

Salimmo insieme al comando operativo, situato in una grande camera al terzo piano. Schedari, telefoni, tavole coperte di carte da navigazione, uomini in maniche di camicia e in pantofole, un lavabo, un caminetto acceso e una grande finestra dalla quale vidi finalmente la rada di Southend, gremita di piroscafi, di palloni della difesa antiaerea e di gabbiani ad ali aperte nel gorgo del vento forte di quella mattina grigia.

Paesaggio fermo monotono freddo. Piroscafi neri, acqua nera, architetture nere sull'altra sponda del Tamigi. Un paesaggio di cose, che apparivano inanimate, tagliato dal molo lungo dello stabilimento balneare di Southend. Di là dai vetri c'erano l'acqua del Tamigi e l'umidità gocciante di una atmosfera nella quale il vento filava righe verdognole di correnti fredde del Nord.

Un uomo in pantofole mi salutò militarmente e mi consegnò due buste gialle da ministro: una per il Comandante del piroscafo numero 23 e l'altra per la Segreteria Coloniale di Gibilterra. Le buste erano chiuse, ma non ancora ufficialmente, perché l'uomo in pantofole me le richiese per sigillarle con la ceralacca che sciolse con un ferro rovente tolto dal caminetto. Vi appose il sigillo dell'Ammiragliato di S.M. britannica e me le consegnò nuovamente.

Col Commodoro in testa partimmo per raggiungere le navi del convoglio.

Il molo che conduce alla rotonda balneare di Southend, adibita a stazione semaforica per il traffico nel Tamigi, è — dicono — il piú lungo del mondo. Infatti, lo si percorse con un trenino elettrico.

Salimmo in sedici persone sul vagoncino e si partí per

il primo viaggio. Con me c'era sempre il solito ufficiale barbuto di marina e molti capitani di navi in partenza. Fra tutti uno mi fece pensare seriamente al mio distacco dalla terraferma. Aveva il viso rosicchiato dal mare e dall'insonnia. La sua pelle, però, era tenera e fresca. Sembrava un frate di clausura, invecchiatosi gentilmente nella penombra della cella, come i fagioli quando nascono nelle cantine, quelle di una volta. Aveva un berretto a tegamino coi segni del comando logorati dal tempo e dall'uso. I suoi occhi immobili guardavano nel vuoto. Pareva una statua di cera con quella sua pipetta masticata e spenta. Partiva con noi, e forse pensava come me che non saremmo mai piú tornati.

Si arrivò finalmente alla rotonda.

L'antico salone da ballo, sotto il quale si sentiva sciabordare l'acqua del Tamigi, era ancora addobbato di festoni dell'ultima festa di agosto, prima dello scoppio della guerra. E v'erano le decorazioni dipinte sulle pareti, raffiguranti scene di un (molto) ipotetico villaggio delle isole Hawai. Palme, boscaglie giallo cromo, capanne indigene e figure di donne con sottanine di paglia: la festa era finita. Lo squallore aveva invaso quel locale vuoto. Un grasso marinaio della riserva, con un naso gonfio di rum, sedeva nel mezzo della sala, pacifico, anche se da una spalla gli pendevano la maschera antigas e l'elmetto. Fumava. Se ne infischiava, lui; cosí grasso non lo avrebbero mai imbarcato!

Firmai il registro della Capitaneria, e, alle 9.30, saltammo in un rimorchiatore per prendere imbarco sulle navi. Tirava un vento di tramontana che tagliava la faccia. Il Commodoro scese per un boccaporto nel ventre del rimorchiatore a ripararsi. Io rimasi fuori, sottovento, per vedere le navi nere, pronte a salpare le ancore.

Piroscafi di ogni specie, carrette e navi cisterne e carboniere mascherate, senza nomi a prua e a poppa, armate di due cannoni di cui uno antiaereo; le sagome arrugginite, segnate qua e là dalla vernice rossa, erano tutte vuote di

uomini. Non una bandiera: era il convoglio, triste, in questo primo aspetto fra terra e mare, in un fiume precluso all'acqua grande del Nord dallo sbarramento di mine.

Il Commodoro salí a bordo della nave-comando e noi col rimorchiatore dirigemmo verso un piroscafo lungo e basso sull'acqua. Era la mia barca, una carboniera dal nome fastoso di *Baron Ogilvy*. Salii per la scaletta di corda. Mi tirarono dietro il mio sacco; poi, il rimorchiatore partí.

Alle 10 la mia nave con le altre del convoglio si mosse lentamente.

Il primo giorno.

Il pilota del Tamigi era sul ponte col Capitano. Nessuno venne da me e io non cercai nessuno. Rimasi sotto il ponte ad aspettare e a vedere il vento strappare le creste delle onde e i palloni della difesa antiaerea, grassi, melensi come l'obeso di Tarquinia, tremolare le orecchie di coda. Erano agganciati a piatte barche nere ormeggiate a boe zebrate di bianco e di rosso.

Dopo un'ora di navigazione nella larga bocca del fiume, il convoglio si allungò su una lunga fila. Venticinque navi erano dietro alla nostra e a quella del Commodoro. Navacce di Inghilterra e di Francia, con le barche di salvataggio fuori bordo, che si vedevano scomparire all'orizzonte, là dove le due sponde basse del Tamigi parevano riunirsi.

Incontrammo centinaia di piroscafi all'ancora nell'estuario. Erano barche di paesi neutrali con le bandiere e i nomi dipinti sulla pancia. Barcozzi inglesi, pescherecci armati a prua e a poppa, per dragare le mine e per la guerra ai sommergibili, accostarono veloci sulla sinistra.

Dalla nave del Commodoro i segnali a lampi di luce si misero all'improvviso a chiamare disperatamente. Salirono tre bandiere di segnalazione sulla mia nave e sulle altre. Vidi un ufficiale consultare febbrilmente il codice del cifrario. Poi

venne il Capitano e in gran fretta mi salutò, dicendomi: « Brutta notte! Forse, arriveremo a Gibilterra! ».

Un arabo passò sulla coperta, sereno, come se fosse già arrivato nel paese celeste delle Urí.

Era un fochista. Mi spiegai allora perché gli inglesi dessero cosí poca importanza ai fochisti che difficilmente si salvano dopo lo scoppio di una mina o di un siluro.

Come una freccia, passò sulla nostra dritta il *destroyer* di scorta al nostro convoglio.

Cavalcano le nuvole veloci sulle rocce bianche di Dover.

Il mare si muove, sale e gonfia le onde sempre piú larghe; onde di acqua bistrata, che diventano argentee sotto la roccia dove naviga solitaria una carretta. Le rocce bianche, a misura che avanziamo, si dividono in scenari che lasciano trasparire i ventagli luminosi del sole che cala di là dall'Inghilterra.

Sul mare della Manica lievita la nebbia che si arrotola sulle acque come una fiumana di bambagia. Tra un'ora saremo immersi nella sua umidità cieca e paurosa. Un cacciatorpediniere, nero come la bandiera che abbiamo a poppa, viene contro di noi velocissimo, improvvisamente partorito dalla nebbia, che si solleva e nasconde l'orizzonte.

Il cacciatorpediniere attraversa il convoglio e accostando sulla nostra scorta lancia punti e linee di luce. Dal ponte seguiamo i segnali, quando, improvvisamente, un boato cupo, un tuono sordo del mare, ci strappa dalla dritta verso la costa. In un attimo, la carretta che navigava sola sotto le rocce di Dover è scomparsa. Il mare è diventato montagna, s'increspa di bianco. L'acqua sale, gonfia, scoppia. L'esplosione si raddoppia, squarcia la superficie e una nuvola di fumo erompe allargandosi. I cumuli girano vorticosamente. Il fumo è nero. Il mare è tempestoso: un'ondata enorme arriva fino a noi. Rollio. Una mina è esplosa. La carretta è scomparsa nel gorgo della nuvola nera. I *destro-*

yers dirigono a tutta forza verso il luogo del sinistro. Il convoglio converge in fuori. I segnali si susseguono. La grande nuvola nera lampeggia squarciata da altre esplosioni piú secche che s'incatenano annodandosi in un fragore di tuoni.

— E l'equipaggio?

— Quegli uomini riposano — mi dice il primo ufficiale —. È un accidente; non è una mina magnetica; è una mina alla deriva.

Due navi del convoglio accostano e dirigono verso la nave che affonda e che noi non vediamo. La nuvola nera scende sul mare, si confonde con la nebbia che sale da occidente. Arriva fino a noi — il fumo di odore acre e pungente è soffocante — ci investe, ci copre e ci nasconde alle altre navi. La nostra sirena stride: altre sirene ci rispondono. Ci sentono.

Per quanto tempo rimanemmo nella nuvola densa e solforosa non ricordo, ma, alla fine di quell'uragano, il mare apparve miracolosamente calmo. La grossa nebbia nera navigava verso la Francia, strisciando sul mare come un mostro. Dall'acqua spuntavano il fumaiolo e un albero della carretta.

Navighiamo lentamente per attendere i due *destroyers*. Sfiliamo davanti alla nave che ormai riposa sul fondo del mare. Il nostro è un corteo funebre. Non abbiamo fiori, però da ciascuna nave i marinai guardano quella ciminiera zeppa d'acqua e quell'albero. C'è ancora qualche cavo tirato.

Della sorte dell'equipaggio fulminato dalla mina, nulla, nessuna notizia. Il mare è ingordo e per vincerlo non bisogna soffermarsi sulla ruggine che domani cascherà a pezzi dalle barche affondate.

I giorni che seguirono.

La navigazione in convoglio, che offre la massima percentuale di sicurezza sia agli uomini come alle navi dagli

attacchi aerei e sottomarini, nasconde tuttavia il suo dramma, la sua avventura piú pericolosa nello sciogliersi della notte sul mare.

Durante le ore buie, dal tramonto all'alba, le insidie della guerra ingigantiscono nella mente degli uomini di guardia, per cui ogni onda, ogni fosforescenza dell'acqua, ogni ombra che si crede di vedere sul mare, trattengono i battiti del cuore di chi ha la responsabilità della notte.

Sui ponti di comando vigilano gli ufficiali, continuamente attenti all'acqua che scivola intorno alle navi e alla piccola e tenue luce azzurra che si vede ballare davanti, quasi all'orizzonte. Ogni nave ha a poppa un fanale azzurro dentro un cono stretto, perché la luce non si allarghi sull'acqua. Su quel fanale di navigazione nascosta e notturna convergono gli occhi dell'ufficiale, che si regola nella rotta e nella distanza dalla nave che gli sta davanti, e della vedetta che a prora, avvinghiata a qualche cavo, ha il compito di guardare il mare e di scoprirne i segreti. Quella luce, dopo ore che la si vede ballare davanti agli occhi e che compare e scompare talvolta dietro la cresta dell'onda che sale, fora le pupille e arriva al cervello, mordendo la fantasia come un trapano.

Gli uomini resistono e si affaticano e resistono perché la loro mente non può concedersi la breve licenza di un sogno o di un ricordo. È sempre un'attenzione continua, esasperante, che meraviglia l'estraneo che assiste e condivide per una strana coincidenza questa vita di guerra sul mare, fatta di acqua nera, di notte nera e di silenzio.

Nessuno dormí, la prima notte. Stavano — meglio dire — stavamo tutti all'erta.

Il pericolo che si fiutava nell'aria umida non aveva nome. Forse sommergibili, mine, collisioni. Si percepivano delle strane sensazioni, cosí alla rinfusa, respirando, guardando il mare o ascoltando la musica della « carboniera ». Nei lamenti delle paratie, nei cigolii dei cavi, nell'ansito

della macchina si credeva di dover scoprire all'improvviso un rumore sinistro. Si era avidi di pericolo, ignorando quasi che il pericolo significasse per noi colare a picco. Lo si aspettava, perché lo si sentiva stare in agguato dietro l'ombra lunga e nera della nave che navigava di fianco alla nostra carrettaccia da carbonai.

Col crescere della notte l'aria diventò pesante. Si respirava acqua impregnata di carbone, che volatizzava dai *bunkers*. Era impossibile che gli uomini franchi della guardia — ed io con loro — potessero restare nelle loro cabine. Ogni tanto si vedeva nei corridoi sopra la macchina una macchia di luce che si accendeva. Era un uomo che usciva per liberare i suoi pensieri nell'aria aperta della notte.

Fissando poi il centro della nave, dal mio ponte, si vedevano le piccole falle luminose che trasparivano dalle fessure dei portelli. Quelle luci sottili erano racconti di un mondo in attesa; i racconti che coagulati dall'aria grumosa, formavano un romanzo di una gente ignota che navigava perché era abituata a navigare, che si trovava su un mare pieno di trame, di lacci e d'imboscate e d'inganni, dietro i quali manovrava segretamente un Ammiraglio troppo lontano perché potesse conoscere l'avventura e la pena di quei marinai.

A notte grande, il mondo della « carboniera » era ancora in attesa. Mi venivano in mente certe notti di galaverna e di tramontana nella campagna del mio paese, quando, sugli orli dei pozzi fondi delle aie, faceva il suo gioco la voce stridula dell'assiuolo. Passavano, allora, per le strade nascoste dei campi, i viandanti che ascoltavano i lamenti dei chiú e domandavano al cielo, freddo e incapace di capire la loro pena, la carità di un amico.

Che l'avessero chiesta questa carità gli inglesi, i marinai della mia « carboniera »? Forse sí, perché la mattina, dopo la prima notte passata in solitudine coi propri pensieri e la propria ansia, ogni uomo della « carretta » cercò un amico per raccontargli la sua prima avventura.

Col cielo chiaro finalmente si poté dormire. Col giorno era venuta una cert'aria di sicurezza.

Dopo un paio d'ore di sonno mi svegliai di soprassalto perché dal ponte avevano chiamato il Capitano, bussando col tacco sul soffitto della nostra cabina. Appena aprii la porta una ventata di fumo mi riempí gli occhi di carbone. Fu il buongiorno. Avevamo vento in poppa che andava piú forte della nostra barca. Uscii fuori e guardando il convoglio delle navi, disposte come papere in formazione nel canale della Manica, mi parve che si andasse a ritroso, perché il fumo delle ciminiere sorpassava le prore delle carrette. Tutto il ponte era già nero.

L'orizzonte era vuoto, il cielo grigio e il mare grande, insidioso, impenetrabile. V'era in giro un silenzio che intimoriva. Ogni rumore della « carboniera » veniva istantaneamente assorbito da quell'aria sospetta, come il pispigliare sommesso di pochi fedeli nella navata di un grande tempio.

Il convoglio con le sue navi, che sembravano disabitate, navigava lentamente nel maraccio sporco, tra le coste di Francia e d'Inghilterra.

Cominciò una nuova giornata sempre nell'attesa dell'imprevisto.

Alle 09.00 ci fu la muta delle « cornacchie » nella gabbia dell'albero di prua. Vidi salire sull'albero un marinaio chiuso nella cerata che era rosso di tè e clandestinamente di whisky. L'altro che scese dalla gabbia, dal *crow's nest*, il nido delle cornacchie, era bianco come un panno lavato.

La « cornacchia » rimase lassú nella girandola del rollio e del beccheggio a guardare il mare, pronto a dar l'allarme se mai la canna di un periscopio nemico avesse forato l'acqua per cercare la vittima del suo agguato.

Cominciò a piovere a secchiate. La « carboniera » e il mare si lavarono. Passò un aereo inglese; girò un paio di volte sul convoglio, poi volò via lontano, verso la costa.

Aveva senz'altro paura di bagnarsi.

Un mare vecchio e stanco veniva dalla Biscaglia su per la fessura della Manica. Era un mare carico di sonno e di ondate lunghe che invitavano a dormire.

Da tre giorni nessuno di noi, a bordo, era riuscito a svestirsi. Dormivamo accucciati, concedendoci appena la libertà di sbottonarci i calzoni e di slegarci i lacci delle scarpe.

Adesso che è passata molta acqua sotto la pancia della « carboniera », mi ricordo che erano i sommergibili e gli aerei germanici che ci concedevano quelle libertà, però avevamo la cintura di salvataggio e l'elmetto sempre a portata di mano.

Dondolavano la cintura e l'elmetto, appesi alla parete, per il rollio, e il loro movimento ci serviva come punto di attrazione per assopirci in un sonno molto leggero. Guardavamo quegli arnesi prima di chiudere gli occhi, come si guardano le immagini dei santi, inchiodate al muro. Erano infatti gli unici « santi » alla cui misericordia avremmo potuto affidare la nostra salvezza.

La sera prima della mia partenza da Southend, Captain Champion, che comandava quella base marittima per conto dell'Ammiragliato di S.M. britannica, mi domandò se avessi mai navigato in convoglio e se conoscessi pertanto alcune regole essenziali da ricordare nel caso che una mina o un siluro fossero venuti a scoppiarci addosso. Gli risposi — garbatamente per non offendere il caso — che simili avventure non mi erano mai capitate e che mi auguravo vivamente di evitarle anche in questo viaggio.

Captain Champion, abbandonando allora il suo cordiale atteggiamento per immedesimarsi nell'autorevolezza del suo grado, mi diede questa breve lezione di marineria bellica:

« Quando scoppia una mina o un siluro sulla pancia della nave, l'esplosione provoca quasi sempre dei danni gra-

vissimi non solo al bastimento, ma anche agli uomini. Si è costatato, nella maggioranza dei casi, che i marinai non muoiono annegati, ma quasi sempre per lesioni alla spina dorsale, causate, per l'appunto, dallo scoppio dell'ordigno esplosivo. Trascuriamo i fochisti e i macchinisti — mi disse —, che spesso non riescono a salire dal fondo dei forni e delle macchine, perché le scalette possono contorcersi in modo tale da precludere ogni via di scampo, e veniamo a parlare invece degli uomini di coperta, per i quali la morte del topo è assai meno facile.

« L'equipaggio di coperta ha maggiori probabilità di salvarsi con le barche di salvataggio, oppure, buttandosi in acqua cercando poi di raggiungere a nuoto qualche zattera o galleggiante appositamente preparati sui ponti. Tuttavia, quegli uomini devono sopportare le conseguenze dello scoppio della mina o del siluro. Regola essenziale, dunque, per non subire lesioni alla spina dorsale è lo stare in punta di piedi e a bocca aperta, durante l'esplosione, perché solamente in questo modo si attutiscono l'urto e il violento spostamento dell'aria...

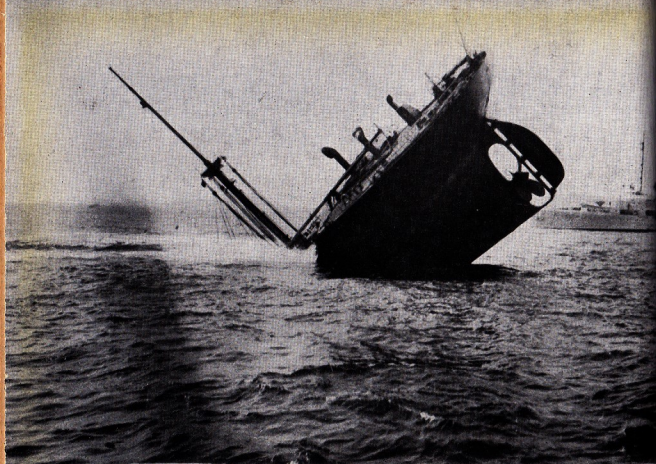
« Altra regola: bisogna tenere le scarpe slacciate perché prima di buttarsi in acqua, se non si riesce a guadagnare la barca di salvataggio, è necessario togliersele inquantoché costituiscono un impedimento al nuoto, tendendo a portare i piedi a fondo ».

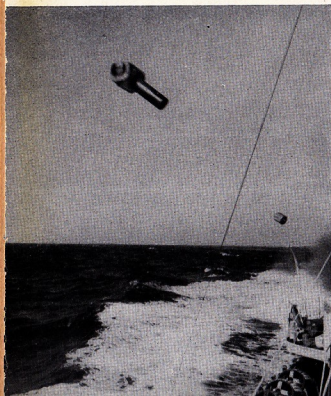
Siccome rarissimamente si può vedere la mina o l'arrivare del siluro, l'idea di dover stare sempre in punta di piedi e a bocca aperta mi terrorizzò piú che lo stesso pericolo di colare a picco.

Stamane il mare è mosso e il vento è forte. Il *Baron Ogilvy* si arrampica su onde che paiono montagne. Rolla e beccheggia mentre tutte le sue ossature gemono di dolore.

Cerco di mettermi a sedere al tavolo per scrivere, ma non riesco a tenermi fermo sulla sedia. Mi appoggio il mento

Il convoglio inglese con destinazione Gibilterra, sul quale imbarcò l'autore per la sua prima corrispondenza di guerra durante la non-belligeranza italiana, adunato nelle acque della foce del Tamigi.

Il convoglio naviga ormai nella Manica. Le navi si dispongono in formazione di sicurezza.

Un mercantile del convoglio affonda dopo aver urtato contro una mina tedesca alla deriva.

Allarme U. Boot! Dai cacciatorpediniere di scorta vengono lanciate le bombe di profondità antisommergibili.

sulla mano e tento di fare corpo con la tavola e la sedia, ma la barba mi punge. Vorrei, allora, tenere i baffi: belli grandi, spumosi come la cresta delle onde che il vento strappa.

Un ricognitore viene a visitarci; poi un bombardiere. Volano silenziosi come aeroplanini di carta. Il mare annega il rombo dei loro motori.

Il *destroyer* a dritta chiama il Commodoro con lampi di luce. S'innalzano le bandiere sulla nave-comando. Anche noi, come le altre navi, ripetiamo il segnale. Cosí si parla fra barca e barca, ma per me i segni rimangono segreti.

Il mare strappato dal vento si arriccia e le navi si sdraiano sulle onde. Andiamo a mangiare. Lo *steward* ha issato sulla tavola le ringhiere perché non scappino i piatti. Con equilibrismi che solo Stroschneider[1] avrebbe potuto eguagliare, riusciamo a infilare nelle nostre bocche qualche pezzo di carnaccia congelata e cotta in una cattivissima salsa scozzese. Per me di Forlí, e quindi fedele alle regole dell'Artusi, questo del mangiare è un vero affronto.

Ci avviciniamo a una zona « mas peligrosa » e la noia con l'attesa dell'imprevisto si solidificano in una sorda tragedia, come la panna del latte che si monta e cresce, sbattuta dal mare fino a... scoppiare.

Tutti sono sotto. Tranne la « cornacchia », l'ufficiale di guardia sul ponte, il timoniere e un segnalatore; non si vede alcun uomo in coperta.

La nave scavalca le onde e le onde scavalcano la nave. La prua della « carboniera » si alza come la testa di un mostruoso bestione per calare lenta, affondandosi nel mare. Una bava di spuma frigge e si polverizza in pioggia. Le montagne dell'acqua si muovono con noi. La nave del Commodoro, che ci sta davanti, alza la poppa sulle ondate e l'elica gira a vuoto piangendo dalle pale mare sbiancato.

[1] Famoso equilibrista che si esibí nel primo dopoguerra in Italia.

Siamo sotto la punta della penisola di Cornovaglia. Aspettiamo per le 16 un convoglio da Liverpool.

Gli aerei sono ancora sopra di noi; ci guidano. Si scopre il sole che macchia il maraccio inglese. Le navi si illuminano di riverberi e fanno il gioco del cavalluccio. È un vero peccato che venga l'*U. Boot*!

Verso sera, quando già le ombre della notte salivano da oriente a invadere le grandi valli nuvolose del cielo, il lamento improvviso della sirena di allarme divelse gli uomini dalle loro cucce. Allarme aereo! I marinai si precipitarono ai loro posti con la cintura di salvataggio e l'elmetto. La squadra addetta ai cannoni di poppa in un attimo scoperse l'*Oerlikon* antiaereo. L'orlo della bocca del cannone lampeggiò nel crepuscolo.

Indossai la cintura, mi misi l'elmetto e corsi nella cabina del marconista, le cui pareti erano protette da sacchetti di sabbia. Il Capitano con gli ufficiali era sul ponte al riparo nella timoniera.

Dopo il primo momento dell'allarme, la nave parve vuota e inanimata. Sembrava che continuasse a navigare per inerzia come del resto per inerzia, senza pensare, agivamo noi sotto il pericolo della incursione.

Gli aerei tedeschi erano stati avvistati altissimi sulla coda del convoglio. I *destroyers* ne avevano dato l'avviso con la radio.

Per tre o quattro minuti, coi nervi tesi, cercammo nel cielo gli aeroplani nemici. Erano immersi nella grande nuvola grigia che a oriente era tutta un'ombra nerastra col cielo. I *destroyers*, con una rapida conversione, si diressero a tutta forza verso la coda del convoglio, cingendo di scie spumose la lunga fila delle navi.

Passarono alcuni istanti poi le prime granate degli antiaerei scoppiarono nel cielo. Lampi di fuoco e nuvolette di fumo bianchissimo macchiarono sinistramente la grande nuvola grigia. La rosa degli scoppi si spampanò in un grande

anello di fuoco, alto sulle navi che avevano accelerato al massimo la loro velocità.

Dapprima i colpi si udirono distinti, quindi si fusero in un fragore di tuono.

Dall'oblò della cabina della radio vedevo distintamente il secondo gruppo di navi che all'orizzonte trasparivano dalla nuvola di fumo. Alzando gli occhi al cielo, vedevo ancora gli scoppi delle granate lampeggiare. Gli aerei dovevano essere molto nascosti, forse nella foschia alta, ma in un attimo si videro nettissimamente due puntini neri saettare verticalmente in picchiata sul convoglio e attraversare il cerchio di fuoco dello sbarramento antiaereo, poi, come se avessero rimbalzato improvvisamente su un ostacolo invisibile, virare risalendo per scomparire lontano nell'ombra del cielo... E si trascinarono dietro la rabbia delle mitragliere.

Rimanemmo col respiro strozzato in gola.

Un ventaglio di acqua bianchissima si aperse all'orizzonte. Le bombe erano esplose. Gli antiaerei curvarono il tiro, e tacquero.

La radio segnalò: punto punto punto linea linea linea punto punto punto. Un *cargo* del convoglio che era in rotta da Liverpool era stato colpito da due bombe incendiarie.

Una colonna di fumo nero disegnò una grossa nuvola. Pareva che il mare fumasse la pipa.

Al traverso di Capo Ouessant. È notte: zona pericolosa; mare a rompicollo e navigazione da ciechi. Anche il piccolo fanale azzurro di coda era stato spento, ammutolita la campana dei quarti di guardia.

Eravamo tutti nella bocca del mare.

Prima che mi sdraiassi sulla cuccetta, il Capitano mi fece un lungo discorso per convincermi a dormire indossando la cintura di salvataggio di capòc. L'altra cintura, quella a pani di sughero, troppo angolosa, non era adatta per la notte.

La zona era molto pericolosa. Gli *U. Boot* germanici potevano essere all'agguato e noi dovevamo stare pronti in qualunque momento a buttarci in acqua se mai ci avessero silurato.

Indossare la cintura di salvataggio mi era capitato il giorno dell'attacco aereo, ma dormire con un giacchetto di capòc mi dava ai nervi: era come invitare il siluro, stuzzicare cioè la mala sorte.

L'indomani mattina, quando uscii con tutte le ossa rotte per stiracchiarmi sul ponte, mi accorsi che la scaletta per scendere in coperta non c'era piú. Il mare se l'era portata via durante la notte. Al vedere l'assito del ponte strappato e schiantato dove erano i grossi bulloni che fissavano la scaletta, pensai al mio sonno di piombo ed ebbi paura, considerando le pericolosissime e, mio malgrado, probabili circostanze in cui avrei dovuto fare appello a un sonno molto piú leggero.

A poco a poco, e a causa dell'aria fresca, ritrovai tutte le mie energie sebbene mi sentissi un gran vuoto nei fianchi. A forza di rollio e di beccheggio mi ero ridotto, senza accorgermi, come due sacchi chiusi e congiunti insieme per la bocca per cui se uno sta in piedi l'altro tende a capovolgersi. Per ristabilire l'equilibrio, dovevo fare degli sforzi incredibili, soprattutto perché il mare si era scatenato e pestava la « carboniera » che era diventata come una noce.

Era incominciato un altro giorno. L'aria aveva un odore insolito. I bisogni del mio stomaco mi condussero subito verso la cucina, con la speranza che il cuoco, una strana specie di pesce abissale sbiancato, con le vene e i tendini messi a nudo dal mare, avesse lavorato da cristiano.

Scesi in cucina e ne uscii disgustato.

Eppure nell'aria c'era qualcosa di strano. Un gruppo di bandiere salí: erano otto. Doveva essere un messaggio importante. Salii sul ponte per informarmi e dal primo ufficiale, che aveva la lingua piú sciolta degli altri, seppi che, entrando

in Atlantico, il convoglio iniziava la navigazione a zigzag per sfuggire agli attacchi dei sommergibili. Le bandiere comunicavano, infatti, le modalità della navigazione cosiddetta per linee spezzate.

Eravamo in Atlantico: l'aria era diversa. L'Oceano ha un suo odore caratteristico.

L'Atlantico ha un odore amaro, tonico, che pizzica e che si mastica come la cicca. Ha il sapore dei fegatelli e l'odore della salvia, però, ora che ci penso, ha un che di selvatico come l'anatra col risotto e il profumo di viole del mio « sangiovese ». Aveva un odore-sapore che mi diede piacere, che mi saziò sul momento e che, dopo attimi di illusione, mi fece accorgere che non si trattava dell'Atlantico, ma della mia fame; una fame da lupi, arretrata, arrugginita, vilipesa dall'immonda cucina scozzese della « carboniera ».

Amareggiato e deluso anche dal « grande Oceano », mi rifugiai sotto prua, nel lazzaretto della gente di colore, per stare in compagnia con gli arabi fochisti.

Gli abitanti dell'isolotto africano erano otto, ma se ne vedevano sempre sei, perché due erano giú nei carbonili di guardia ai forni. Di questi sei solo due erano avvicinabili, quelli prossimi al quarto di guardia; gli altri quattro dormivano rumorosamente, sbuffando e fischiando in sincronismo col beccheggio. Quando la prua si alzava, i dormienti inspiravano russando; quando la prua sprofondava, espiravano fischiando come le anatre inseguite dalla tempesta.

Secondo le mie abitudini, me la facevo con Kad Sharan e Mohammed Hamid che compivano il quarto dalle 4 alle 8 del pomeriggio. Kad era di Aden e Hamid di Ismailia. Kad, prima di scendere al lavoro, leggeva il Corano e Hamid pensava alla moglie, dimenticandosi dei suoi otto figlioli.

Tra noi si parlava in italiano, perché i due fochisti avevano navigato per qualche anno con un vapore veneziano, all'epoca della prima guerra libica.

Kad era piccolo e diabolico. Aveva una testa masticata

come quelle che gli indii disseccano per ricordo; Hamid era invece nerboruto e silenzioso come una mummia. Infatti a bordo lo chiamavano Tutankamen e il nomignolo glielo aveva appiccicato Kad.

Prima delle 16 i due fochisti uscivano dal lazzaretto e venivano a sedersi sull'orlo della stivetta del carbone. Kad guardava il mare e parlava con Allah: « Kad scende al forno. Allah sei grande, se viene siluro Kad morto: Allah sei grande; se siluro non viene Kad prende sbornia a Malta: Allah sei piú grande ancora, ma non essere cattivo con Kad Marinaio se non ha preso moglie con bambini. Allah, guarda Hamid! Ha otto figli e tenere testa come antilope ».

Ai rintocchi del quarto, Kad si rivolgeva a Tutankamen e, facendogli segno con due dita ai lati della fronte, gli diceva: « Allah ci invita a morire! ».

I due fochisti scendevano nel ventre della « carboniera » e io rimanevo di guardia ai siluri.

Le ore della notte passavano e l'alba tardava a venire; le ore del giorno passavano e la notte tardava a venire. Giocavamo a palla col pericolo. Se il pericolo rimbalzava nel giorno, desideravamo la notte; se cadeva nella notte, il giorno era sempre troppo lontano. In questa altalena navigammo per cinque giorni in Atlantico, molto lontani dalla costa. Le attese, le ansie ci avevano ridotti come quei gatti spelacchiati che nelle notti buie sprizzano scintille. Non si aveva piú pace, ma fame di distrazione in quella solitudine tremenda, perché sapevamo che sotto quella montagna liquida che ci veniva sempre incontro, rinnovandosi, che si spezzava a prua, che faceva vibrare tutte le ossature della barca, potevano esserci degli uomini a spiare in un agguato di morte.

Al traverso di Lisbona piegammo improvvisamente di una quarta verso occidente. Il cacciatorpediniere francese di

scorta aveva sorpreso l'*U. Boot*; aveva visto il periscopio e la sua scia. Un attimo di fortuna.

La nave, quasi colta da improvvisa pazzia, girò su se stessa disegnando nel mare ampi cerchi concentrici. Noi eravamo lontani; ma sentimmo per varie volte il cupo boato delle bombe di profondità che ciecamente scoppiavano negli abissi del mare. Colonne d'acqua salivano nel cielo, contornato da aureole confuse di arcobaleni.

Alla fine rimasero larghe macchie bianche sul mare, che nella notte divennero fuochi di luce fredda, fosforescente: isole attive di miriadi di esseri viventi; il plancton oceanico reagiva vivacemente ai perturbamenti della guerra.

Poi, come Dio volle, arrivammo a Gibilterra.

III. MARE JONIO

È quasi un anno che sono con la Marina; e la Marina è femmina.

Mi rivedo a Taranto, il 14 giugno del 1940. A Taranto non conoscevo nessuno. Ma, due giorni dopo il mio arrivo, fiutai l'odore della Marina Mercantile e andai ad esplorare Taranto Vecchia. M'imbucai da « Dandolo » e ebbi la fortuna d'incontrare il *marconi* dell'*Ugo Bassi*, una vecchia carretta dell'« Adriatica », sulla quale avevo navigato come amanuense. Ci facemmo molte feste. Gli dissi del vento che mi aveva spinto fino a Taranto.

— Cosí anche tu sei dei nostri?

— Sí, anch'io.

— Ma « è già notte »!

— Come, « è già notte » e siamo appena al sesto giorno di guerra?

Il *marconi* dell'*Ugo Bassi* era stato richiamato e stava al Comando in capo.

— Vedi, mi disse, « è già notte » perché siamo entrati in guerra senza essere preparati a farla. Solo un miracolo ci potrebbe salvare.

« Le forze navali della Gran Bretagna e della Francia sono di gran lunga superiori alle nostre nel solo Mediterraneo. E noi non disponiamo di alcuna nave portaerei. Per queste due ragioni siamo già sulla difensiva. Se è vero che Mussolini è entrato in guerra solo perché l'Italia possa sedersi al tavolo della pace, c'è una grossolana contraddizione nel suo disegno strategico e politico. Entrando in guerra, avrebbe dovuto ordinare un'offensiva su tutti i

fronti. Invece siamo sulla difensiva su tutti i fronti. La Marina dovrà passare all'offensiva e alla controffensiva solo nell'eventualità che le due flotte nemiche, quella di Gibilterra e quella di Alessandria, tentino di riunirsi, infrangendo la strettoia del Canale di Sicilia, dove noi abbiamo concentrato le nostre difese. Se gli inglesi, da soli o con l'aiuto dei francesi, dovessero scardinare il nostro dispositivo del Canale di Sicilia, allora " sarà notte fonda ". Perciò, non andremo ad impegolarci lontano dalle nostre basi, sia a levante che a ponente, e ci limiteremo a proteggere soprattutto le nostre comunicazioni con la Libia, dove le forze del nostro Esercito hanno appena gli occhi per piangere. Pensa che l'altro giorno è arrivato Balbo da Tripoli a racimolare delle candele per i motori dei suoi aerei. Era inferocito contro Mussolini. Sembra che abbiano già esaurito tutte le scorte.

« La Libia sarà la nostra tomba ed il peso della guerra lo sopporteranno la Marina Mercantile ed il naviglio leggero e sottile della Regia Marina: siluranti, incrociatori leggeri e carrette.

— E l'Aeronautica?

— È meglio non farci affidamento. Appartiene ad un'altra parrocchia, quella della spensieratezza. Non ci potremo mai mettere d'accordo. La nostra famosa componente aeronavale non so se sia una beffa o un sogno. Non ti dico poi delle nostre riserve di nafta. Speriamo che la guerra duri poco, altrimenti dovremo andare a vino!

Ora che sono qui in un porto straniero, occupato ed apertamente ostile, mi ricordo di non aver mai ascoltato né a bordo dello *Zara* né a bordo dell'*Eugenio di Savoia* né a terra qualcuno che avesse osato parlare della vittoria, della nostra vittoria. Tutti, me compreso, avevano paura di pronunciare questo nome, essendo la guerra della Marina, la nostra guerra, senza fortuna. Con la guerra non era nata

alcuna canzone. La sola canzone, l'unica che io conosca, l'avevamo inventata noi del *Sagittario*.

Eppure la nostra gente teneva duro, « agguantava ». « Agguantare », questo è il verbo della nostra guerra: « agguantare » fino a quando non ci butteranno a fondo.

Qual è la nostra, la mia speranza? L'essere nati con la camicia per poter portare a casa la pelle, per ricominciare un'altra guerra, per consumare forse una vendetta.

Con i tedeschi non si può andare d'accordo. Come si può andare d'accordo con degli uomini che sparano contro i cani randagi che la sera si avvicinano alla nostra torpediniera per conquistare un osso o i resti del rancio dei nostri marinai?

Siamo lontani da Roma, fortunatamente, e possiamo parlare e discutere intorno alle nostre cose, interrogare la sorte. Il nostro Comandante non ha peli sulla lingua. La sua gente gli vuol bene ed ha fiducia in lui, perché condivide con lui gli stessi rischi!

La follia di Hitler scatenò la guerra con tre anni di anticipo, trascinando l'Italia assolutamente impreparata nello stesso calderone. Era noto che tra la Germania e l'Italia era stato pattuito di non provocare alcun turbamento internazionale prima del 1942. Anche i marinai piú umili, i serpanti, lo sapevano — tutti i giorni le « radio di prora » ne parlavano — e sapevano anche che Mussolini aveva sbagliato nella sua precipitazione. I capi della Marina glielo avevano detto e ripetuto.

Caduta la Francia, la Germania non permise all'Italia di occupare la Tunisia e l'Algeria per delle « ragioni di opportunità politica e psicologica » che si risolsero in un grave errore strategico. Malta, al centro delle nostre rotte che congiungono l'Italia alla Libia, non fu occupata come la Marina aveva suggerito. Sopraggiunse poi l'attacco alla Grecia con forze e mezzi adatti solo ad una passeggiata militare che si tradusse, invece, in una tragedia.

— Questi errori ci hanno legato mani e piedi, eppure dobbiamo agguantare per poter compiere il nostro dovere con fedeltà ed onore — cosí mi ha detto anche ieri sera il Comandante, mentre passeggiavamo sul molo Trumpas.

« Se tu vuoi, puoi decidere di sbarcare. Noi non possiamo, quantunque ci tocca combattere come ciechi contro veggenti. Gl'inglesi vedono meglio di notte che di giorno. Le loro navi sono dotate di un congegno che vede prima ancora che gli occhi degli uomini possano vedere. Cosí ci hanno inflitto la brutta legnata di Matapan! Adesso, pare che i tedeschi ci abbiano dato un aggeggio che si chiama *Dete* e che verrà istallato sulla *Vittorio*. Non ci avevano mai detto nulla, pur sapendo che noi dal 1936 stavamo studiando la stessa cosa. Speriamo che funzioni! Matapan ci ha insegnato ad evitare ogni scontro in condizioni di scarsa visibilità e soprattutto a nasconderci durante la notte ».

Le conversazioni col Comandante mi hanno intimidito. Cosa devo fare? Niente: o la va o la spacca! Oggi solamente capisco le ragioni dei sospetti che si appuntarono sulla mia persona, quando, il 21 giugno del 1940, imbarcai sullo *Zara*, a Taranto, per partecipare ad una infruttuosa incursione contro il traffico dei convogli francesi tra la Francia e l'Algeria. Era la prima volta che imbarcavo per una missione di guerra. La mia presenza a bordo dello *Zara* suscitò subito qualche spiacevole commento. Non indossavo l'uniforme perché non potevo travestirmi da marinaio. Ero stato arruolato col « grado » di marò e sono ancora oggi marò. Il Comandante in 2ª mi accolse cortesemente, e, la sera, a mensa, prima della partenza, m'invitò a sedere alla sua destra. Ma mi accorsi immediatamente che ero un intruso. La conversazione che s'intrecciò era artefatta, capziosa, goffa. Tutti elogiavano il regime e la saggezza del suo capo. Temevano che io potessi essere una delle sue spie. Sopportai con pazienza e cercai di individuare tra gli ufficiali quelli che provenivano dalla Marina Mercantile, presso i

quali, piú tardi, in navigazione, trovai un'antica fiducia.

— Ricordati, — mi disse uno della Mercantile — che la Regia Marina non è fascista. Nessuno ci crede a questa guerra! Eppure ci tocca farla!

La mia prima missione fu un tormento. È possibile mai che si debba fare una guerra sapendo, in partenza, che solo un miracolo potrebbe consentirci di vincerla?

Ricordo la data del 30 maggio 1940.

Sala della Stampa italiana. Sono rientrato da pochi giorni da Gibilterra e ho ripreso il mio solito lavoro.

È quasi mezzanotte, quando si affaccia nella mia stanza Renato Maselli. Mi saluta con le sue solite e rumorose vassallate. Non l'avevo ancora visto dal mio ritorno dal « convoglio ».

— Vieni, andiamo a prendere un cappuccino. Devo parlarti. Qui ci sono troppe spie!

Scendiamo in piazza San Silvestro.

— Sei ritornato proprio in tempo.

— Perché?

— Perché siamo alla vigilia della guerra.

— Non è possibile.

— Guido Baroni ha visto questa mattina Ciano. Ieri, c'è stata una riunione dei capi militari a Palazzo Venezia. Mussolini ha detto che dal 5 giugno in poi tutti i giorni sono buoni per entrare in guerra.

Taranto, 28 giorni dopo. Parte la squadriglia cacciatorpediniere *Espero* con l'*Ostro* e lo *Zeffiro* al comando del Capitano di Vascello Enrico Baroni. A bordo erano state imbarcate due batterie contraeree della « Milizia » coi relativi armamenti.

Nel pomeriggio del 28 giugno, a poco piú di cento miglia a nord di Tobruk, i tre cacciatorpediniere vengono avvolti su due lati da almeno cinque incrociatori inglesi che

aprono il fuoco da una distanza di circa 20.000 metri. Come al solito, la ricognizione aerea era stata insufficiente.

L'*Espero*, capo squadriglia, rimase in coda alla formazione per poter coprire col proprio tiro e con cortine di nebbie i due gregari. Il Comandante Baroni prese a zigzagare affinché le cortine di nebbia risultassero piú ampie e meglio distese e cosí facendo ridusse fatalmente le distanze tra la sua unità ed il nemico.

L'*Espero* controbatté il tiro delle unità avversarie e lanciò una coppiola di siluri, obbligando il nemico ad una contromanovra, ma, colpito ripetutamente, restò alla fine immobilizzato. Mentre le fiamme lo dilaniavano ed era in procinto di affondare, fu nuovamente colpito da uno degli incrociatori inglesi, avvicinatosi a circa 6.000 metri.

Il Comandante Baroni ordinò allora di abbandonare la nave e, sebbene ferito, aiutò la sua gente a mollare le zattere in mare, rifiutandosi però di salvarsi coi superstiti. Fu visto a prua colare a picco. A chi lo aveva esortato a mettersi in salvo aveva risposto che un comandante muore con la propria nave.

Lo *Zeffiro* e l'*Ostro* raggiunsero, indenni, Bengasi, il mattino del giorno dopo.

Alla memoria del Comandante Baroni fu decretata la medaglia d'oro al valor militare. Sulla sua morte si discusse a lungo. La « battaglia dei convogli » aveva preteso il primo sacrificio, secondo un'antica tradizione. Ma quei pochi che conoscevano la penosa verità della nostra impreparazione rimpiansero piú amaramente la scomparsa del comandante Baroni, come un « eroico suicidio ».

La « battaglia dei convogli » ci condusse a Punta Stilo.

Punta Stilo fu definita dagli ammiragli una *battaglia d'incontro*, perché fu il caso a deciderla.

Della battaglia di Punta Stilo la mia memoria ricorda

soprattutto gli attacchi subiti dalla flotta italiana da parte di numerose formazioni di aerei nazionali.

L'*Eugenio di Savoia*, sul quale ero imbarcato, e gli incrociatori della 7ª Divisione furono bersagliati da parecchie decine di velivoli da bombardamento, provenienti dalla Sicilia e dalle Puglie. Gli attacchi ebbero inizio alle 16.40 e cessarono alle 20.00 del 7 luglio 1940.

Alle 16.43 l'*Eugenio* apre il fuoco contro una nostra squadriglia di sette *S.79*.

Mi trovo in plancia-comando. Il Comandante indossa un cappotto di pelle nera e in testa porta un caschetto sempre di pelle nera che gli fascia il viso. Sembra un guerriero romantico della prima guerra mondiale. Non capisco l'utilità di questa sua tenuta.

Gli aerei sono avvistati con un grosso margine di sicurezza. Volano ad una quota che si aggira intorno ai 4.000 metri. Il cielo è sereno, il mare pressoché calmo, la visibilità ottima.

Il primo gruppo sgancia i grappoli delle sue bombe che rotolano, cadendo nella direzione della nostra rotta. Il Comandante, che osserva col binocolo la traiettoria delle bombe, ordina: « Tutto a sinistra! ». Il Tenente di Vascello Traverso, ufficiale di rotta, ripete l'ordine al timoniere nel torrione: « Tutto a sinistra ». L'incrociatore accosta a sinistra; ma le bombe cadono a sinistra anziché sulla dritta. Cadono a circa 200 metri dalla nostra prora. Traverso mi fa un cenno napoletano di meraviglia. Le bombe esplodono, sollevando alte colonne d'acqua e di fumo. I nostri pezzi da 100 avevano già inquadrato il « nemico ». Quando gli aerei sono sulla nostra verticale, vengono riconosciuti dagli uomini delle mitragliere: « Sono italiani! ». « Sí, sono italiani! ». « Sono italiani! ». Questo grido corre da prora a poppa e da poppa a prora. Traverso mi dice: « Succede nelle migliori famiglie! ». Il Comandante ordina che si faccia fumo rosso per facilitare agli aerei il nostro riconoscimento.

Dopo quattro minuti dal primo attacco, sopraggiunge un'altra squadriglia di *S.79*. Le bombe rotolano a grappoli. Il Comandante ordina: « Tutto a dritta! ». Ma le bombe cadono ad un centinaio di metri davanti alla nostra prora. Traverso esclama: « Questo non è un cucchiaio, è un regio incrociatore! ».

Il Comandante, imperterrito, grida, al terzo attacco effettuato da dodici velivoli alle 17.05: « Tutto a dritta! ». Ma Traverso trasmette: « Tutto a sinistra! ». E le bombe cadono a circa trecento metri sulla nostra dritta. Tiro un sospiro di sollievo. Il Comandante, che ha chiesto « Come mai andiamo a sinistra? », non riceve alcuna risposta.

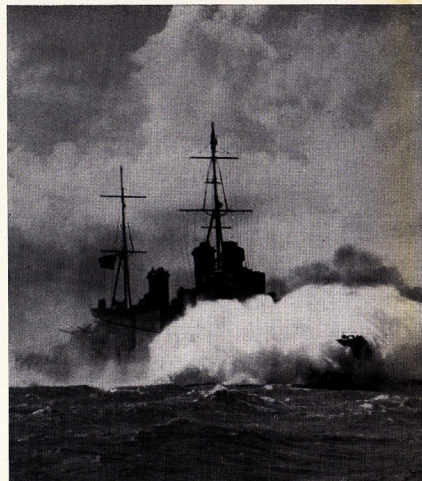
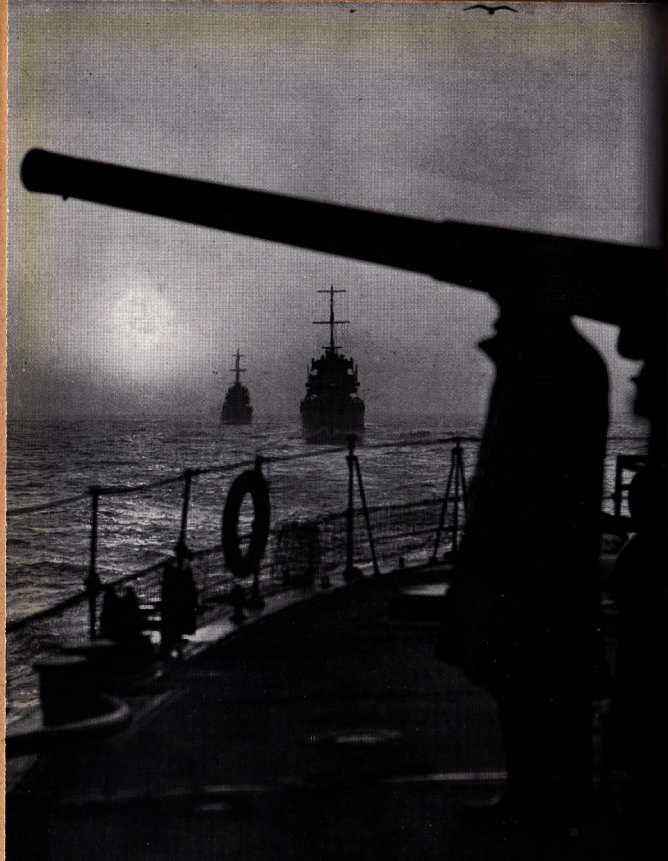
Gli attacchi si susseguono, e alle 18.47 vediamo un aereo italiano precipitare in fiamme, colpito dal nostro tiro. È un errore? No. È una dolorosa necessità. Faceva parte di una formazione, che ci aveva attaccato coraggiosamente da una quota troppo pericolosa.

La « nostra » famosa componente aeronavale è andata a farsi friggere e ciò è avvenuto alla prima prova, la prova del fuoco.

La battaglia di Punta Stilo aprí la serie delle eroiche sfortune della Marina.

Lo scopo della nostra operazione era quello di far giungere da Napoli e da Catania fino a Bengasi un convoglio di cinque piroscafi, *Esperia*, *Calitea*, *Pisani*, *Foscarini* e *Barbaro*, con 2.190 uomini, 232 automezzi, 10.445 tonnellate di materiali e 5.720 tonnellate di carburanti e lubrificanti in fusti. Il convoglio era stato ordinato, poiché al 10 giugno del 1940 non erano state concentrate in Libia le forze previste per sostenere gli eventuali attacchi del nemico e dall'Egitto e dalla Tunisia.

Il nostro convoglio aveva una scorta diretta composta da due incrociatori leggeri, quattro cacciatorpediniere e sei torpediniere, ed una scorta a distanza composta da dieci incrociatori e sedici cacciatorpediniere. L'*Eugenio* con le

Allarme aereo! Un cacciatorpediniere attraversa la rotta del convoglio emettendo fumo per occultarlo alla vista degli aerei tedeschi.

Un *destroyer* si lancia a tutta velocità verso il punto in cui è stato avvistato il periscopio di un sommergibile tedesco.

Ormai il convoglio è giunto nelle vicinanze di Gibilterra; sono le ultime ore di sorveglianza.

altre unità della 7ª Divisione doveva assicurare la scorta a ponente ad una distanza di quarantacinque miglia dal convoglio.

A protezione del convoglio avevano preso il mare le due navi da battaglia *Cesare* e *Cavour* con sei incrociatori pesanti e tredici cacciatorpediniere.

Contemporaneamente, la *Mediterranean Fleet* si preparava ad andare incontro ad un convoglio che in partenza da Malta era diretto ad Alessandria.

Fu dunque il caso che volle che le due operazioni, l'italiana e la britannica, si svolgessero negli stessi giorni. Le navi italiane e le navi inglesi vennero perciò a trovarsi in mare con direttrici operative che s'incrociavano. Cosí nacque la battaglia di Punta Stilo, mentre il nostro convoglio era già arrivato sicuramente in porto.

Eravamo partiti da Palermo il 7 luglio alle 11.50 con la Divisione al completo, dirigendo per lo stretto di Messina.

Alle 05.00 dell'8 luglio furono catapultati gli aerei ricognitori dell'*Attendolo* e del *Montecuccoli*, che non segnalarono alcun avvistamento.

Si sapeva tuttavia che il nemico era sulle mosse per compiere un'operazione aeronavale con obiettivo sconosciuto.

Poco prima di mezzogiorno vengo chiamato in plancia-ammiraglio. Con la forbita gentilezza di un cardinale del '700, l'Ammiraglio Sansonetti si congratula per la mia « nomina ad ammiraglio ». Capii immediatamente la sua ironia e gli spiegai che a Palermo i corrispondenti di guerra dell'Areonautica mi chiamavano scherzosamente « ammiraglio ».

— Ne sono al corrente.

— La prego di scusarmi.

— Non posso pretendere delle scuse, ma vorrei dirle che il servizio segreto mi aveva segnalato l'altro ieri che all'Albergo delle Palme si aggirava in incognito l'Ammiraglio

Roberti. Poiché non esiste alcun Ammiraglio Roberti nei ruoli della Marina, chiesi che le indagini fossero approfondite e cosí le *barbe finte* del servizio segreto mi suggerirono che l'Ammiraglio Roberti era imbarcato sulla 7ª Divisione. Questa insistenza m'irritò e l'equivoco fu chiarito a scorno delle *barbe finte*.

L'Ammiraglio Sansonetti fu molto cortese. Mi spiegò l'operazione, nella quale quasi tutta la flotta italiana era impegnata, e mi predisse che la concomitanza dell'uscita da Alessandria di una forza navale composta da tre navi da battaglia, da un gruppo di incrociatori e da una portaerei avrebbe provocato uno scontro, al quale anche la 7ª Divisione avrebbe potuto partecipare.

Nelle prime ore del pomeriggio si riceve l'ordine di invertire la rotta per rientrare, potendosi il convoglio ritenere già al sicuro.

Alle 19.20 riprendiamo la rotta per lo stretto di Messina.

Alle 24.00 riceviamo l'ordine di accompagnare fino ad Augusta l'*Attendolo* e la XIII Squadriglia di cacciatorpediniere — queste unità hanno bisogno di rifornirsi — e di proseguire poi per un punto X, un punto di riunione col grosso della flotta per le 14.00 del 9 luglio.

Le formazioni nemiche dirigono verso lo Jonio.

Alle 11.11 mentre ci avviciniamo al punto di riunione vengono avvistati due *Sunderland*, che volano bassi all'orizzonte. Viene aperto il fuoco anche con le torri ma senza alcun risultato data la forte distanza alla quale si mantengono gli aerei.

« La nostra ricognizione marittima », cosí mi aveva detto l'Ammiraglio Sansonetti « che è in volo dall'alba non è ancora riuscita a riprendere col nemico il contatto interrotto ieri sera. L'Ammiraglio inglese, invece, con gli utilissimi " barconi " *Sunderland* può essere tenuto al corrente di ogni movimento delle nostre forze navali. Sono una vera calamità questi aerei; ma la piú perniciosa di tutte le

calamità è che la Marina non ha una *sua* aviazione, e soprattutto non ha alcuna portaerei ».

Alle 13.15 il gruppo *Pola* viene attaccato da nove *Swordfish*, armati di siluri, partiti dalla portaerei. Si avvicinano, con estrema decisione, picchiano fino a 20-30 metri di quota e sganciano ad una distanza di circa 2.000 metri. Il *Trento*, il *Fiume*, lo *Zara* e il *Pola* reagiscono col fuoco piú intenso e con pronte manovre riescono a sventare l'attacco. Per sfuggire ad un attacco condotto con grande ardimento, il *Pola* si trova per qualche minuto impegnato in una straordinaria gara di velocità con un siluro che lo insegue a pochissimi metri dalla poppa. « Non è improbabile » doveva scrivere sul suo rapporto all'Ammiraglio Paladini « che l'arma sia stata definitivamente deviata dalla scia delle eliche ».

Alle 13.45 arriviamo sul punto assegnatoci ed avvistiamo le prime unità della nostra flotta.

Alle 14.10 viene battuto il posto di combattimento.

Alle 14.13 viene catapultato il nostro *Ro. 43* con a bordo il Capitano Pilota Ugo Majorani ed il Sottotenente di Vascello Alessandro Tommasini.

L'intera formazione italiana è disposta su quattro colonne. Cosí aveva ordinato nella mattinata l'Ammiraglio Campioni, comandante superiore in mare, che batteva la sua insegna sulla *Cesare*.

Mentre ci avviciniamo al gruppo della *Cesare* per allinearci sulla colonna di dritta, da bordo della *Cesare* i nostri incrociatori vengono avvistati e ritenuti per le tre navi da battaglia nemiche. L'equivoco, cosí mi è stato detto, fu dovuto all'angolo visuale sotto il quale si profilavano le nostre unità e alla difficoltà dell'osservazione, perché dalla *Cesare* ci avvistarono in direzione del sole.

La disposizione ordinata dall'Ammiraglio Campioni doveva consentirgli, qualunque fosse il lato dello spiegamento di avere in testa un gruppo leggero e al centro il

grosso costituito dalle due corazzate e dagli incrociatori pesanti, armati di cannoni da 203.

Alla nostra Divisione, capace di sviluppare una forte velocità, doveva essere consentito di muoversi verso ogni punto dove fosse necessario respingere gli eventuali attacchi delle siluranti nemiche.

Alle 14.15, l'Ammiraglio Campioni, che nella sua mente aveva già costruito il quadro prospettico dell'incontro, chiese l'intervento dei nostri bombardieri per un preventivo attacco contro le forze navali nemiche, secondo quanto era stato già in precedenza previsto negli ordini operativi.

Il primo attacco dei bombardieri italiani si verificò alle 16.43 esatte, ma contro la nostra Divisione: 148 minuti furono dunque necessari per trasmettere dalla *Cesare* a Supermarina, da Supermarina a Superaereo e da Superaereo alle basi aeree della Sicilia e delle Puglie la richiesta dell'Ammiraglio Campioni. Al nostro rientro a Napoli, dopo la battaglia, il Tenente di Vascello Lucciardi, commentò questo ritardo con disperata amarezza, dicendomi: « Non è una vergogna, è un tradimento! ».

Alle 15.16 la squadriglia dei cacciatorpediniere tipo *Alfieri* avvista il nemico.

Alle 15.24 il nostro « grillo », il nostro *Ro. 43*, segnala con la massima precisione possibile lo spiegamento delle forze britanniche, le loro formazioni, la loro rotta.

La flotta nemica è costituita da un gruppo esplorativo composto da due incrociatori pesanti e quattro cacciatorpediniere, seguiti a dieci miglia dal grosso, composto da tre navi da battaglia, alcuni incrociatori e alcuni cacciatorpediniere, e dal gruppo portaerei a sei miglia dal grosso, con quattro unità di scorta.

Sono in plancia-ammiraglio. L'Ammiraglio Sansonetti esclama: « Finalmente, grazie a Dio, l'Ammiraglio Campioni sa contro quali forze dobbiamo combattere! ».

Traverso mi dice: « Come invidio Tommasini ed il

Capitano Majorani. L'8ª Divisione ha aperto il fuoco contro gli incrociatori inglesi ».

Il Tenente di Vascello Lucciardi ci sussurra: « Anche la 4ª Divisione ha aperto il fuoco! ».

L'8ª Divisione e la 4ª sono sulla nostra dritta con compiti esplorativi. L'8ª Divisione (*Duca degli Abruzzi*) ha aperto il fuoco alle 15.20; la 4ª (*Da Barbiano*) alle 15.26. L'azione fu interrotta alle 15.31 essendosi le corazzate inglesi mosse a sostegno dei loro incrociatori.

Noi, dall'*Eugenio*, possiamo osservare solo il fumo delle salve dei nostri incrociatori all'orizzonte. Questi, dopo l'attacco, rientrano in formazione al riparo delle nostre corazzate, mentre noi assumiamo il nostro posto nel dispositivo di combattimento preordinato dall'Ammiraglio Campioni. Navighiamo dietro la *Cesare* e la *Cavour* su una rotta parallela, ma piú vicina a quella delle navi da battaglia inglesi.

Alle 15.53 vedo la prima salva della *Cesare* e pochi istanti dopo le vampe della *Cavour*. Il nostro direttore del tiro comunica che la *Cesare* ha aperto il fuoco da una distanza di 26.400 metri.

Le corazzate inglesi, due — la terza era scaduta — rispondono al fuoco con qualche minuto di ritardo, quando le distanze erano scese a 22.000 metri.

Vediamo le prime colonne d'acqua a qualche centinaio di metri sulla dritta della *Cavour* poi l'atmosfera si ingrigisce di fumo.

Dal cielo della battaglia, il nostro piccolo idro *Ro. 43* segnala: « I grossi delle due Armate vengono a contatto balistico a grande distanza. Dopo le prime, tutte le salve cadono a cavallo delle navi da battaglia inglesi e parecchi colpi devono aver certamente toccato l'avversario ».

Anche i nostri incrociatori pesanti intervengono nell'azione con tutti i loro 203. Il *Bolzano* è colpito da tre granate, senza subire danni.

Ai nostri incrociatori rispondono quelli nemici che sparano a granata perforante. Il loro tiro è ben raccolto, ma poco efficace. Come abbiamo detto, il solo *Bolzano* è colpito da tre granate, la prima delle quali a poppa provoca avaria al timone, che rimane incastrato a sinistra. La nave compie una volta tonda a sinistra, durante la quale continua a sparare con tutte le torri. Gli altri due proietti colpiscono: uno la volata del cannone di dritta della torre 2, la seconda a partire da prora, che però seguita a sparare con entrambi i pezzi, l'altro scoppia in camera di lancio a poppa, inutilizzando due tubi per i siluri.

Ma alle 15.59 la sfortuna si abbatte sulla *Cesare*, che è colpita da un proietto da 381. Zamboni comunica che la *Cesare* ha ridotto la velocità e che sta per scadere rispetto alla *Cavour*. La crudele, mostruosa bellezza della battaglia è soffocata da un attimo di sgomento. Da chi abbiamo ereditato questa sfortuna? Le due corazzate continuano a far fuoco con tutte le torri. Sulla plancia-ammiraglio nessuno fiata. Sento che la paura mi prende alla gola.

Alle 16.03 riceviamo l'ordine di accostare in fuori. L'Ammiraglio Campioni aveva ordinato la rottura del contatto, dirigendo verso lo stretto di Messina e lanciando le squadriglie dei cacciatorpediniere all'attacco, mentre gli incrociatori pesanti battono gli incrociatori avversari, costringendoli ad allontanarsi.

La *Cesare* ha continuato il tiro con le torri poppiere fino a quando il nemico non scompariva dietro le cortine di nebbia distese dalle nostre unità minori.

Le azioni dei cacciatorpediniere furono superbe. Ma anche in questo caso la decisione dei Comandanti e l'ardimento della gente non furono assistiti dalla fortuna. Sei squadriglie, una dopo l'altra, andarono all'attacco, lanciarono numerosi siluri ed aprirono il fuoco anche coi cannoni. Rimasero i venti cacciatorpediniere per oltre quindici minuti sotto il tiro furioso delle navi nemiche piú potenti.

Mentre il duello tra le quattro corazzate era appena iniziato, gl'inglesi mandarono all'attacco una squadriglia di nove *Swordfish*, levatisi in volo dalla portaerei. Furono presi di mira gli incrociatori del gruppo del *Bolzano*, che evitarono i siluri dopo aver reagito col fuoco piú intenso di tutte le loro armi contraeree.

La battaglia di Punta Stilo cessò alle 16.45 quando il cacciatorpediniere *Lanciere* lanciò tre siluri in ritirata contro due incrociatori. Dopo quest'ultima azione le forze avversarie si perdettero di vista.

Sul mare della battaglia le cortine di nebbia, distese dai cacciatorpediniere per proteggere la *Cesare* e la *Cavour* nella fase di allontanamento e mascherare gli ultimi attacchi contro la formazione nemica, si unirono in una nebbia bassa ed untuosa, dentro la quale gli inglesi non osarono penetrare.

Alle 16.30, quando la nostra formazione dirigeva per lo Stretto di Messina, l'Ammiraglio Campioni richiese a Supermarina l'urgente intervento dell'Aviazione che era stato già chiesto alle 14.15.

E la sfortuna ci perseguitò ancora una volta fino a superare i limiti di una grottesca follia. Gli errori commessi dall'Aviazione che non seppe riconoscere le nostre navi, seminarono il panico nelle batterie sulla costa calabra, le quali per un miracolo non aprirono il fuoco contro la *Cesare* e la *Cavour*. I nostri aviatori avevano creduto che la flotta inglese volesse forzare lo stretto di Messina! « Basterebbe questa pazzesca valutazione per condannare tutti i capi responsabili di questa dannata guerra! ». Cosí mi disse Traverso, dopo il nostro arrivo a Napoli a tarda notte.

La battaglia di Punta Stilo aveva dimostrato che la flotta italiana poteva affrontare e combattere contro la terribile flotta di S.M. britannica, nonostante le sue condizioni di inferiorità, dovute soprattutto alla mancanza di navi

portaerei e alla impossibilità di un efficace coordinamento tattico e strategico tra Marina e Aeronautica.

Il 10 luglio, ragionammo a lungo su Punta Stilo. Zamboni, Traverso, Lucciardi, Zaiotti, Bazan stavano « digerendo » penosamente gli attacchi che avevamo subito da parte dell'Aviazione. Avevano già dimenticato le recriminazioni e cercavano di dedurre, sorretti dal buon senso e dall'esperienza, le misure che, secondo loro, sarebbero state necessarie per rimediare a tutte le deficienze. Le loro discussioni, alle quali assistetti col cuore in mano, cancellarono le tristi impressioni che avevo ricevuto, imbarcando sullo *Zara*.

IV. MARE D'AFRICA

La vedetta in controplancia:

— Scie di siluri a sinistra!

Il Comandante (una mano invisibile lo strappa verso sinistra sull'ala di plancia):

— Alzare segnale d'avvistamento!

— Alzare segnale d'accostata a dritta per il convoglio!

— Tutto il timone a dritta, avanti massima!

La torpediniera s'inarca sotto la spinta rabbiosa delle eliche.

Sbanda prima a dritta e poi piú forte a sinistra.

Due scie passano di poppa alla torpediniera. Due lame fredde che penetrano nel cuore.

Volgo lo sguardo alle navi del convoglio che accostano ad un tempo. Le scie passano di fianco al primo piroscafo, sulla sua sinistra.

All'improvviso, di prora al piroscafo, uno dei due siluri salta sul mare come un delfino e poi s'inabissa: avaria al congegno idrostatico.

Il grido d'allarme della vedetta, gli ordini del Comandante, le scie dei siluri: un gran vuoto.

So che cosa è successo nel tempo di un minuto.

Istintivamente avevo insaccato la testa nelle spalle.

Adesso vengo fuori del guscio a respirare.

Traggo un respiro profondo; uno di quei respiri a fisarmonica che ti rinnovano l'aria nei polmoni per un'intera stagione. E l'aria mi esce dalla bocca come dal mantice di un fabbro nella fucina.

I segnalatori ammainano le bandiere.

Sull'ala di plancia, il Comandante segue col binocolo l'altra torpediniera della scorta che va all'attacco del sommergibile nemico, risalendo rapidamente le scie dei siluri.

Esplodono tre bombe da getto nella presunta zona d'agguato del sommergibile.

Sento la voce dei due furieri in plancia, di guardia ai telegrafi di macchina:

— Avanti normale!

E la voce dell'uomo di guardia in macchina — lui non ha visto niente, ma ha capito tutto ed è rimasto fermo al suo posto — ripete:

— Avanti normale!

Poi il « sí » di conferma dei furieri, un « sí » tutto speciale, un « sí » tossito.

Guardo verso poppa. Dalla plancia sento soltanto il ticchettio dei contagiri.

La gente che era scattata sull'allarme rientra in se stessa. Le molle dei nervi vengono ricaricate come un babau nella sua scatola.

Sotto di me il mitragliere si aggiusta la cuffia dell'interfonico. Sembra una statua.

Nessuno si è accorto del mio respiro a fisarmonica.

Due scie di siluri; le navi del convoglio che accostano rapidamente; una torpediniera che va all'attacco di un sommergibile: cose di tutti i giorni.

Il convoglio riprende la sua rotta.

Si sentono sul nostro scafo gli echi degli scoppi delle bombe di profondità della silurante che attacca il sommergibile.

La monotonia della nostra missione di scorta riprende a battere lentamente il suo tempo.

Monotonia apparente.

La gente è ferma al proprio posto di guardia.

Il Comandante si appoggia sul parabrezza dell'ala di plancia.

Il nemico è sempre in agguato. Può attaccarci dal mare e dal cielo.

Gli uomini che guardano il mare a che cosa pensano mai in queste lunghe ore di attesa?

Quel loro silenzio mi incute sempre timore, come il silenzio dei pastori.

Dopo Punta Stilo, la « battaglia dei convogli » continuò con sempre maggiore asprezza.

Tutti i piú sanguinosi e rovinosi contrasti sono nati, nascono e nasceranno intorno al traffico dei convogli tra l'Italia e la Libia. Sembra che questa fatalità appena ci sfiori; sembra che nessuno se ne preoccupi.

Ogni volta che arrivo a Tripoli con un convoglio, vorrei essere come Pasqualino e Gennarino, i nostri due marinai segnalatori. Con una calma ed una tranquillità degne solo di un imperatore vittorioso o di un saggio che abbia valicato tutti i confini del male e del bene, si mettono a pescare a prora. Chiacchierano serenamente sulle nostre cose di guerra come se fossero sulla luna. Li ammiro e li invidio. Siamo in un mare di guai, navighiamo con la morte in tasca e loro filosofeggiano.

— Ti ricordi il *Leopardi*?

— Come no!

— Fu avvolto da una grande fiammata violacea quando fu colpito dal siluro di un sommergibile. Io non capisco ancora oggi il colore di quella fiammata. Anche il Comandante Reggiani non riuscí a spiegarsi quel colore viola. Tutti gli altri siluri scoppiano con fiammate giallastre. Tu che ne dici?

— Che vuoi che ti dica. Se il Comandante non lo sa, perché devo saperlo io? Perché te ne preoccupi?

— Ti dirò in confidenza che il giallo e il rosso sono colori buoni, mentre il viola porta male.

— Non lo sapevo.

Sull'ala di plancia, il Comandante segue col binocolo l'altra torpediniera della scorta che va all'attacco del sommergibile nemico, risalendo rapidamente le scie dei siluri.

Esplodono tre bombe da getto nella presunta zona d'agguato del sommergibile.

Sento la voce dei due furieri in plancia, di guardia ai telegrafi di macchina:

— Avanti normale!

E la voce dell'uomo di guardia in macchina — lui non ha visto niente, ma ha capito tutto ed è rimasto fermo al suo posto — ripete:

— Avanti normale!

Poi il « sí » di conferma dei furieri, un « sí » tutto speciale, un « sí » tossito.

Guardo verso poppa. Dalla plancia sento soltanto il ticchettio dei contagiri.

La gente che era scattata sull'allarme rientra in se stessa. Le molle dei nervi vengono ricaricate come un babau nella sua scatola.

Sotto di me il mitragliere si aggiusta la cuffia dell'interfonico. Sembra una statua.

Nessuno si è accorto del mio respiro a fisarmonica.

Due scie di siluri; le navi del convoglio che accostano rapidamente; una torpediniera che va all'attacco di un sommergibile: cose di tutti i giorni.

Il convoglio riprende la sua rotta.

Si sentono sul nostro scafo gli echi degli scoppi delle bombe di profondità della silurante che attacca il sommergibile.

La monotonia della nostra missione di scorta riprende a battere lentamente il suo tempo.

Monotonia apparente.

La gente è ferma al proprio posto di guardia.

Il Comandante si appoggia sul parabrezza dell'ala di plancia.

Il nemico è sempre in agguato. Può attaccarci dal mare e dal cielo.

Gli uomini che guardano il mare a che cosa pensano mai in queste lunghe ore di attesa?

Quel loro silenzio mi incute sempre timore, come il silenzio dei pastori.

Dopo Punta Stilo, la « battaglia dei convogli » continuò con sempre maggiore asprezza.

Tutti i piú sanguinosi e rovinosi contrasti sono nati, nascono e nasceranno intorno al traffico dei convogli tra l'Italia e la Libia. Sembra che questa fatalità appena ci sfiori; sembra che nessuno se ne preoccupi.

Ogni volta che arrivo a Tripoli con un convoglio, vorrei essere come Pasqualino e Gennarino, i nostri due marinai segnalatori. Con una calma ed una tranquillità degne solo di un imperatore vittorioso o di un saggio che abbia valicato tutti i confini del male e del bene, si mettono a pescare a prora. Chiacchierano serenamente sulle nostre cose di guerra come se fossero sulla luna. Li ammiro e li invidio. Siamo in un mare di guai, navighiamo con la morte in tasca e loro filosofeggiano.

— Ti ricordi il *Leopardi*?

— Come no!

— Fu avvolto da una grande fiammata violacea quando fu colpito dal siluro di un sommergibile. Io non capisco ancora oggi il colore di quella fiammata. Anche il Comandante Reggiani non riuscí a spiegarsi quel colore viola. Tutti gli altri siluri scoppiano con fiammate giallastre. Tu che ne dici?

— Che vuoi che ti dica. Se il Comandante non lo sa, perché devo saperlo io? Perché te ne preoccupi?

— Ti dirò in confidenza che il giallo e il rosso sono colori buoni, mentre il viola porta male.

— Non lo sapevo.

— E ora che Gennarino te lo dice, che ne pensi?

— Non voglio pensare a nulla. Se tu volessi pensare, pensa un po' a quante cose dovresti pensare! Da' retta a Pasqualino, è meglio non pensare a nulla!

Nelle ore franche in porto, Pasqualino e Gennarino pescavano e ragionavano. Ed io li invidiavo.

Nei primi sei mesi di guerra, il nostro traffico navigò pressoché indisturbato tra l'Italia e la Libia. I britannici avevano sgombrato Malta, prevedendo che fin dall'inizio delle ostilità dovesse essere violentemente attaccata da tutte le nostre forze. Ma, all'inizio dell'inverno del 1940, dopo aver costatato che la nostra offensiva era stata piuttosto modesta, cominciarono ad accentrarvi reparti aerei, sommergibili e qualche silurante. E sulle rotte per la Libia si registrarono i primi affondamenti.

Nel gennaio del 1941, le nostre perdite di naviglio si ridussero a causa delle cospicue forze aeree tedesche che dalla Sicilia martellarono Malta vigorosamente.

Nel primo anno di guerra andarono perdute poco piú di 100.000 tonnellate di stazza lorda di naviglio mercantile su oltre 600 navi-viaggio. Nel primo anno di guerra, l'offesa nemica si manifestò principalmente con azioni di sommergibili e navi di superficie. Nei mesi successivi, invece, il nemico impiegò contro i nostri convogli anche aerei da bombardamento e siluranti, che diventarono col passare del tempo sempre piú aggressivi e pericolosi, operando soprattutto di notte, quando le nostre navi erano prive di scorta aerea.

Nei primi mesi delle ostilità, Supermarina schierò metà della nostra flotta a protezione di ogni convoglio. E fu una misura giusta e razionale, alla quale, però, si dovette ben presto rinunciare, perché se per ogni convoglio metà della flotta fosse stata costretta ad uscire in mare, in pochissime settimane di guerra avremmo esaurito tutte le scorte di nafta.

La Marina entrò in guerra con 100.000 tonnellate di nafta a bordo delle navi e con 1.666.674 tonnellate distribuite nei depositi disseminati nelle basi della penisola, delle isole, delle colonie e del possedimento dell'Egeo. Durante il 1940 furono consumate in media 100.000 tonnellate di nafta al mese contro un afflusso mensile di non piú di 15.000 tonnellate. Nell'estate del 1941, le nostre riserve assommavano a sole 300.000 tonnellate.

Ma se la Marina avesse avuto delle scorte di nafta molto piú ingenti, avrebbe sottoposto i suoi incrociatori e i suoi cacciatorpediniere ad un logorio insostenibile.

Nella loro calma e nella loro tranquillità di marinai segnalatori e pescatori nelle ore franche, Pasqualino e Gennarino avevano intuito il fatale dilemma della nostra guerra sul mare: sapevano che la guerra era perduta. Ho sempre invidiato Pasqualino e Gennarino e tuttora li invidio.

Il sole tramonta smorto dietro un cielo color mattone.

Soffia il « ghibli ». La sabbia rossa del deserto ha steso un velo di foschia sulla costa africana.

La notte scende veloce e il convoglio ne rasenta l'ombra come se avesse paura di entrarvi.

Sembra che le navi capiscano l'ansia di chi le comanda e le guida verso il loro destino.

Il convoglio rallenta.

Si sente che laggiú nella foschia, là dove cresce la notte, si nasconde il nemico in agguato.

Navigazione notturna.

Il mare si è calmato. Ci accompagna soltanto un po' di rollio. Se alzo gli occhi al cielo, mi pare che le stelle ondeggino sull'albero. È il cielo che si muove? No, è il rollio della torpediniera al quale ci si abitua tanto che si casca facilmente nel gioco curioso di questa illusione.

All'improvviso si accende in cielo una luce violenta,

gialla: un astro che discende da un altro mondo, un piccolo sole subdolo, cattivo: una luce di guerra.
Un aereo nemico ha lanciato un bengala.
La luce scende lentissimamente appesa al suo paracadute.
Tutte le stelle del firmamento si sono spente.
Le navi del convoglio accostano e si diradano. Si nascondono nell'ombra, mentre stendiamo una cortina di nebbia e di fumo sulla scia del convoglio.
La luce è sempre lassú, in alto. La mano della morte la sorregge. Una luce tremenda e fantastica.
L'altra torpediniera entra nella luce del bengala.
La sua sagoma si profila distintamente e i vetri dei finestrini in plancia battono il riflesso della luce sinistra.
Due mitragliere aprono il fuoco sul bengala per abbatterlo. Le traccianti salgono verso la luce che scende diagonalmente, che scarroccia sotto la spinta del vento.
Zampilli di una fontana incandescente solcano la notte che s'ammucchia intorno al bengala per proteggerlo.
Il paracadute è stato colpito e sbrindellato. Il bengala cade lasciandosi dietro una coda di luce.
Ritorna all'improvviso la notte piú fonda.
Un secondo bengala si accende sulla torpediniera.
Accostiamo.
I mitraglieri di poppa recidono con poche raffiche la mano invisibile che lo regge.
Il nemico non deve vedere. Il nemico non deve scoprire il convoglio che naviga lontano, fasciato di nebbia.
La nostra torpediniera giostra, disegna ellissi e sinusoidi che si intrecciano.
Fosforescenze del mare e riflessi del bengala che cade nella nostra scia.
Quando la luce si spegne nel mare, ritorna la notte.
Sentiamo ad un tratto il rumore di un aereo. Deve essere molto vicino e viene dalla nostra dritta.
— Tutto il timone a dritta! — ordina il Comandante.

I mitraglieri di poppa intravedono un'ombra — un biplano, diranno piú tardi — ed aprono il fuoco.
Le bocche delle mitragliere s'infiammano.
Il rumore dell'aereo si perde.
Ritorniamo a sentire quello amico dei nostri ventilatori.
Protetto dagli sbarramenti di mine, il convoglio naviga verso la sua meta.
Quando arrivammo in porto decollava un aereo di soccorso.
Piú tardi seppi che nella zona di mare, dove eravamo stati attaccati, era stata ricuperata a bordo di un battello di gomma la salma del Guardiamarina Osservatore inglese G. G. Hillary dell'803° Squadron della *Fleet Air Arm.*

Sull'estrema poppa della carretta il ragazzo di cucina sbucciava le patate e le lasciava cadere ad una ad una in un bugliolo pieno d'acqua. Le patate cadendo sollevavano spruzzi d'acqua che finivano sulle scarpe di Ernestino, fochista genovese e seguace della scuola dei « toscani », che fumava in pace dopo il quarto di guardia in caldaia.
Ernestino fumava seduto su una cassetta da limoni, vicino al ragazzo di cucina. Fumava ed ad ogni patata che cadeva nel bugliolo mollava una sventola sulla testa del ragazzo. E il ragazzo continuava a sbucciare le patate senza dar segni d'indignazione.
Questa manovra durava da una cinquantina di patate.
Il ragazzo di cucina aveva la testa dura ed Ernestino, fumando, faceva ginnastica e nello stesso tempo un pediluvio.
Giochi innocenti, rivalità bonaria tra la gente dei forni e quella di cucina.
L'ora del bombardamento quasi quotidiano era passata.

Piccolo cabotaggio libico. La carretta, irta di picchi, grigia e lenta, uscí dal porto. Era il tramonto, l'ora canonica

delle partenze, quando un mare pericoloso deve essere attraversato la prima notte.

Altre navi uscirono dal porto e, rasentando la costa tutta bianca, s'incanalarono sulla rotta costiera, caute nel prendere il largo come quelle vecchiette di paese che al picchio dell'Ave Maria vanno alla chiesa strisciando lungo i muri, quasi vergognose di quella loro fede, custodita con gelosia dalle abitudini di un altro secolo.

Le navi a breve distanza l'una dall'altra s'ingolfarono nella notte.

La costa divenne piú nera dell'ombra; poi scomparve nel buio fondo del mare senza orizzonte.

Anche le navi furono soffocate dalla notte.

A me, dalla poppa della torpediniera, parve che si andasse a tentoni su quel mare nero, segnato soltanto dalle luci fredde del plancton.

Di là dalla nostra scia fosforescente, il mare si confondeva nel buio della notte e del cielo.

La prima nave del convoglio è già entrata nel porto. La seconda ci passa vicina di controbordo.

Un marinaio di guardia con me in controplancia mi fa vedere una scia di bucce d'arance che galleggiano come fiamme sull'acqua limacciosa, morta.

— Quei ragazzi cominciano a rivivere!

— Sempre cosí succede quando il convoglio sta per arrivare in porto. Tutti sentono il bisogno di far tacere la sete dopo le ansie della navigazione!

Questa volta gliel'abbiamo fatta!

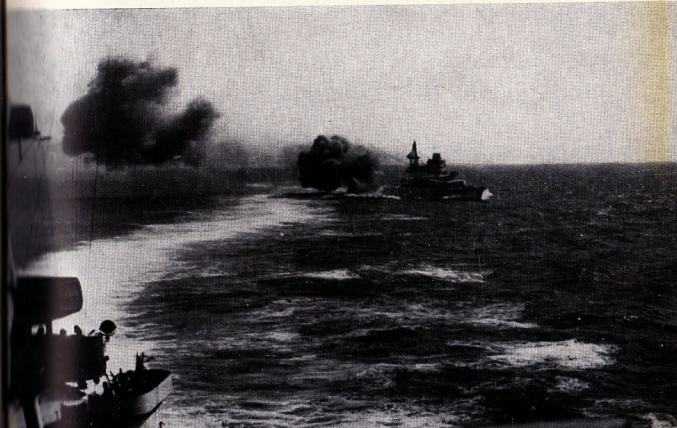
Le bucce d'arance passano sotto bordo.

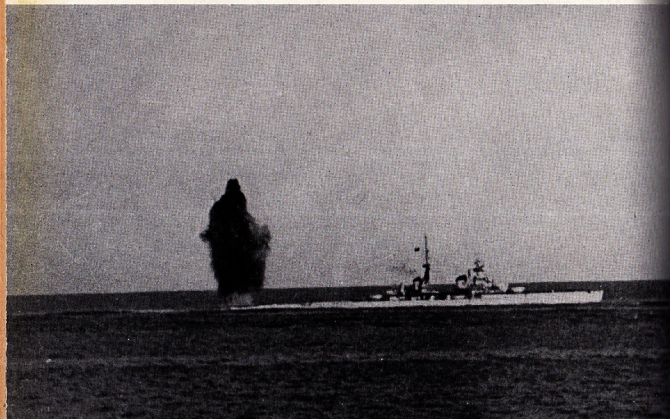
Bengasi. Il Capo di S.M. al mio Comandante:

— Comandante, domattina mi presti il tuo Roberti?

— Certamente.

Il Capo di S.M. a me:

9 luglio 1940: battaglia di Punta Stilo. La divisione di incrociatori pesanti italiani apre il fuoco contro il nemico.

Punta Stilo: una salva di grosso calibro delle corazzate inglesi cade presso le nostre unità.

Punta Stilo: una bomba sganciata da un aereo inglese scoppia in acqua vicino alla poppa dell'incrociatore *Fiume*.

— Caro Roberti, domattina prenderà imbarco sul dragamine *Padre Eterno*.

— Signorsí.

— Allora, partenza alle 6 e in bocca al lupo!

... Ed eccomi costretto un'altra volta a schiumare un paio di giorni di mare a bordo di un dragamine.

Adesso basta coi dragamine!

Con queste piccole navi ho un fatto personale.

Mi auguro che questa sia la volta buona!

Nel corso di questa guerra, sono capitato con la mia torpediniera in molte basi navali e ogni volta che mi sono presentato ai Comandi mi sono sempre sentito dire press'a poco queste parole: « ... Sono contento che lei sia venuto qui e le consiglio di lasciare per un giorno la sua unità per fare un'uscita con un dragamine... Desidero che lei conosca e faccia conoscere per mezzo del suo giornale la fatica e i rischi di questa umile gente che compie quotidianamente un utilissimo servizio di guerra... Qualcuno ha paragonato non troppo giustamente il servizio di queste unità a quello della territoriale, invece sappia che i dragamine sono sempre in prima linea, perché basta uscire da un porto, eccetera, eccetera ».

È vero, giustissimo, che i dragamine facciano un utilissimo lavoro — non l'ho mai messo in dubbio — ma perché, ogni volta che arrivo in una base, devo uscire per mare con una di queste barche?

È una vera calamità.

E non posso rispondere di no. Non posso dire che sui dragamine ho già scritto qualche decina di articoli e che sarebbe inutile farmi fare un'altra uscita. Non posso dire che non mi piace molto andare a ruspare tra le mine, perché sono armi troppo pericolose: saltano quando meno te lo aspetti.

E allora vai fuori col dragamine, e vai alla malora!

Dopo tre giorni, la nostra tribú dei dragamine ritorna alla base.

Pesca grossa e mare grosso.

I dragamine hanno incocciato sei grosse mine inglesi. Noi del *Padre Eterno* le abbiamo ricuperate, dopo che due capi artificieri le avevano disattivate in mare, a bordo di un battellino.

Al secondo giorno abbiamo dovuto sospendere la pesca e ritornare in porto.

Il dragamine festeggia la sua vittoria con rollate d'inferno.

Nel pomeriggio entriamo nelle acque tranquille del porto.

Carlino, un vecchio pescatore di Viareggio ed oggi cuoco militarizzato del *Padre Eterno*, mi prega di fargli una fotografia prima che io scenda a terra.

Gli rispondo di sí e lui spicca un salto e si tuffa giú per il boccaporto. Dopo un attimo, eccolo che mi ritorna con una cartolina nelle mani. È la fotografia di un suo figliolo caduto in mare in combattimento.

— Non ho nemmeno una fotografia con lui.

E cosí dicendo mi si para dinanzi, tenendo bene in vista la fotografia del figliolo, un ragazzo che sorride dietro un salvagente sul quale è scritto il nome di una torpediniera.

Pare che il figlio sorrida ancora al suo papà. Fatta la fotografia, Carlino mi ringrazia e s'avvia verso poppa. Giunto a tiro delle torpedini, mormora un'imprecazione e molla un calcio sul corpaccio inerte e lugubre di una mina.

V. « MAR PICCOLO »

Taranto, 14 marzo 1941.

Sono di nuovo imbarcato sull'*Eugenio di Savoia*, il mio vecchio e caro incrociatore di Punta Stilo, per partecipare ad un paio di « missioni col morto ».

Alla 7ª Divisione è stato affidato il grazioso compito di seminare ordinatamente alcune centinaia di torpedini tedesche al largo di Capo Bon. Non capisco proprio perché abbiano scelto me per questa missione segretissima e pericolosissima. Se tutto andrà bene non potrò scrivere nulla e non potrò scrivere nulla se dovesse capitarci qualche incidente. Tutta la coperta a poppa è zeppa di mine, le quali sono magnetiche e a percussione. Mi dicono che le mine non sono innescate e che quindi non possono scoppiare. Ma non mi fido. Non credo alla iettatura, però la presenza a bordo di un gruppo di artificieri tedeschi non mi convince. Mi danno fastidio le loro voci e le loro uniformi.

Al circolo incontro il Maggiore Gubitosi dell'Ufficio Stampa della Marina e lo ringrazio di avermi fatto richiamare dal « mare africano » per queste « missioni col morto ». Il caro Maggiore Gubitosi non raccoglie la mia ironia e mi svela che il mio trasferimento era stato sollecitato dal comando dell'*Eugenio*. È uno « scherzo da prete » di Lucciardi, Traverso e Brizzi e, sono sicuro, con la complicità di un vero prete, don Pignedoli, il nostro cappellano alpino. Nelle sue prediche, don Pignedoli sostiene che esiste una singolare affinità morale tra l'anima dei cannoni e l'anima dei marinai: ambedue devono essere pulite regolarmente e scrupolosamente.

Il 19 marzo, navigazione verso lo Stretto di Messina. Tutto procede bene: per la prima volta sono confortato dalla vista di quattro aerei da caccia tedeschi che ci scortano fedelmente. Traverso mi dice: « Per risolvere il problema della scorta aerea, basta imbarcare qualche decina di torpedini tedesche e un po' di artificieri tedeschi! Vorrei che imbarcasse su una torpediniera in missione di scorta-convoglio quell'idiota che disse che la penisola italiana con la Sicilia e la Sardegna era tutta una portaerei! ».

Ragionammo a lungo sullo scontro di Capo Teulada. Il cacciatorpediniere *Lanciere* fu colpito una prima volta da una granata che immobilizzò la macchina di poppa. Cinque minuti dopo un secondo proiettile lo colpí al centro a sinistra ed uscí dal lato opposto senza esplodere dopo aver attraversato un deposito di nafta. Subito dopo un terzo proiettile lo colpí presso il bagnasciuga dal lato dritto, anche questo senza esplodere e senza produrre vie d'acqua. Il *Lanciere* fu l'unica unità italiana colpita a Capo Teulada. Lo scontro, che avrebbe potuto essere nefasto per la nostra flotta, dimostrò ancora una volta la perfetta collaborazione aero-navale del nemico che, quel giorno, il 27 novembre del 1940, poté essere assistito dalla superba portaerei *Ark Royal*. I suoi velivoli disturbarono efficacemente il tiro delle nostre navi, le quali, pur essendo vicine alle coste sarde, non poterono beneficiare, nonostante tutti gli appelli, della immediatezza e della tempestività dell'intervento della nostra Aeronautica in campo tattico.

« Senza navi portaerei è inutile continuare a combattere! ». Queste mie parole furono ascoltate e mi costarono quindici giorni di arresti. Il Comandante dell'*Eugenio*, il bravissimo Capitano di Vascello Lubrano di Negozio, che manovrava il nostro incrociatore come una torpediniera, mi chiamò nel suo camerino e paternamente mi « arronzò », invocando la Giustizia Divina. Il provvedimento a mio carico fu annullato. Ed io mi convinsi che i tedeschi, torpedini o artificieri che fossero, venivano tutti da Ascalona, un antico paese filisteo, dove nasceva una specie di cipolla che fu chiamata scalogna.

Canale di Sicilia, 20 marzo.

All'alba posiamo le mine nei pressi di Capo Bon e piú leggeri e contenti rientriamo nella notte a Messina.

Il giorno dopo, a mezzogiorno, vengono portati a bordo due grossi mazzi di fiori, uno per gli ufficiali ed uno per il Comandante. Sono un omaggio della « Pensione Georgette »!

Nel pomeriggio del 22 marzo entriamo ad Augusta. Imbarchiamo altre torpedini tedesche per una seconda « missione col morto ». Decisamente queste armi insidiose mi danno molto fastidio.

Salpiamo alle 14.00 del 23 marzo. I guardiaporto ci osservano dal molo impauriti nel vederci uscire in mare con centinaia di torpedini sulla coperta a poppa; e non ci salutano.

Il mare dello Stretto è invaso da una miriade di velelle. Le candide « vele » di quei molluschi sono sospinte dal vento verso sud. Navigano in convoglio e senza scorta.

Canale di Sicilia, 24 marzo.

Ore 06.51 - Siamo in zona.

Ore 07.07 - Il cacciatorpediniere *Zeno* della nostra scorta accosta in fuori e getta alcune bombe di profondità; poi spara con una mitragliera su una mina alla deriva che affonda senza scoppiare.

Ore 07.19 - Ci sorvola la caccia tedesca. È in ritardo di soli 4 minuti sull'appuntamento! Dalla plancia delle mitragliere di fianco al fumaiolo, dove mi sono istallato, faccio un cenno a Traverso che è in plancia-comando.

Ore 07.34 - La prima torpedine cade in mare.

Sgraniamo il nostro rosario.

Ore 07.55 - Lo *Schiaffino* salta in aria a circa 8.000 metri dalla nostra poppa, sulla sinistra. La piccola « tre pipe », che ci aveva atteso all'inizio del campo che dovevamo seminare, affonda in 35 secondi. Non possiamo far nulla. Continuiamo a sgranare il rosario delle nostre torpedini. Lo *Schiaffino* deve essere saltato sullo sbarramento che avevamo posto il 20 marzo. Si è capovolto ed è colato a picco in 35 secondi. Il *Dezza* che gli era vicino ricupera i primi naufraghi. Gli altri verranno ricuperati piú tardi dallo *Zeno*.

Ore 08.31 - Terminiamo la posa delle torpedini.

Taranto, 27 marzo.

Pomeriggio tardi. Il Comandante Rossi mi dice, sorridendo:

— Domani ti darò forse una buona notizia!

Cerco di sapere qualcosa di piú, ma, come sempre, è impossibile strappare una parola al nostro Capo di S.M.

Informo subito il Tenente di Vascello Lucciardi e ci « motorizziamo ».

Scendiamo a terra per dare un'occhiata esplorativa in Mare Grande.

Gli *Zara* sono per mare. In Mare Grande c'è soltanto la *Littorio*.

Al ritorno ci fermiamo alla « Sem », per acquistare dei cioccolatini da offrire al Tenente di Vascello Brizzi con la speranza che ci racconti qualche particolare. Come Aiutante di Bandiera, Brizzi è gelosissimo custode di tutti i segreti operativi. Anche lui, come il Capo di S.M., non parla. Soltanto quando segue i quattro passi dell'Ammiraglio e del Comandante intorno alla torre 4, con un fascio di carte nautiche, si riesce a intuire che per mare c'è ruzza.

28 marzo.

Ore 09.00 - Entro nel camerino del Comandante Rossi.

— Vedo che è contento!

— Perché?

— Perché non mi ha ancora « arronzato ».

— La Squadra si è mossa. Si spingerà fino alle lontane acque del nemico.

Il Comandante Rossi è raggiante.

— Il limite delle nostre missioni era fino a ieri il 36° parallelo.

Il Comandante Rossi m'informa che « finalmente » un nuovo orientamento è stato scelto da chi regge le sorti della nostra guerra sul mare. Fino a ieri si partiva su allarme; oggi siamo noi ad andare a cercare il nemico lungo le rotte del suo traffico tra Alessandria, Creta e il Pireo.

Mezzogiorno. Il Comandante Rossi mi dice che il nemico ha preso un fugone.

Notte. Rientro a bordo, scendo in batteria, passo davanti all'alloggio del Comandante Rossi e mi affaccio sul suo camerino.

— Buonanotte, Comandante!

Aspetto che mi inviti ad entrare. Il suo volto è stanco, terreo. Sta scrivendo a macchina. Risponde freddamente al mio saluto. Penso che stia preparando un nuovo ordine di operazione per un'altra « missione col morto », già preannunziata dalle « voci di prora ». Vado a dormire senza alcun presentimento.

29 marzo.

Aspetto l'arrivo della Squadra.

Dopo colazione il Sottotenente di Vascello Zaiotti mi avverte che stanno rientrando gli *Alfieri*.

Scendo sulla banchina.

Stende gli ormeggi il *Granatiere* e la sua squadriglia.

Gli *Alfieri* non ci sono.

Sulla « banchina torpediniere » c'è un silenzio triste e cattivo.

I marinai sono sporchi di mare, di nafta e di fatica.
I loro visi sono induriti da una veglia dolorosa.
Mi dicono che il *Granatiere* ha alcuni feriti a bordo, colpiti dal mitragliamento di un aerosilurante. Vengono, infatti, trasportate a terra due barelle.
Due marinai, feriti leggermente, scendono sorreggendosi a vicenda.
Silenzio.
Gli altri marinai rispettano le ferite dei compagni e non domandano nulla.
Rientro a bordo. Il Comandante Resio mi informa che la *Vittorio Veneto* ha avuto un siluro a poppa. Il *Pola* anche. E tutto è avvenuto nel mare dell'isoletta di Gaudo, a Sud di Creta.
La nostra formazione ha subito diversi attacchi di aerosiluranti.
Non so a che cosa pensare.
Ricordo soltanto Lulú, la cagnetta del *Granatiere*, che, quantunque ferita da una scheggia, scese zoppicando per prima dal barcarizzo su questa terra ostile.
La sera trovo un mezzo per andare a bordo della *Vittorio.*
Mare di scirocco.
La *Vittorio Veneto* è fortemente appoppata. L'acqua lambisce le lettere.
Salgo a bordo e domando di un mio amico.
— Non è proprio questo il momento piú adatto! — mi risponde l'ufficiale di guardia.
Aspetto sulla coperta della grande nave, sotto le volate dei tre cannoni poppieri.
Sull'estrema poppa la catapulta è contorta e il « grillo » è spezzato.
Grue e rimorchiatori stanno lavorando.
Mi affaccio sul primo ponte di batteria. Alcuni marinai

dormono rannicchiati su un letto di bossoli da mitragliera da 20.
Scendo nel camerino del mio amico. È sconvolto.
Dalle sue scombinate parole capisco che la giornata è stata durissima.
Poi... degli *Zara* non si hanno notizie.
Sono già ventiquattr'ore.
Nella notte del 28, sono state viste le vampe di un violento cannoneggiamento, nel mare di Capo Matapan.
Scendo sulla motobarca. Nebbia antiaerea. Andiamo a sbattere sugli sbarramenti. Approdiamo sul molo di dritta. E rimango solo sulla banchina. Sento lo sbattere del mare, il mare che ronfa. Vedo due piccole luci azzurre sulla massa nera della *Vittorio.*
Un nodo di pianto mi serra la gola.
Lo *Zara*, il *Fiume*, il *Pola*, l'*Alfieri*, il *Carducci*...
Non voglio credere a queste voci. Ma non riesco a liberarmi da un'eco angosciosa che il mare di scirocco porta fino a me.
Rientro in città.
La sentinella sulla scaletta mi ferma. Le mostro le mie carte.
Vado a mangiare all'albergo « Europa ». Tutti i tavoli sono occupati. Sto per andarmene, quando il cameriere mi dice di accomodarmi al tavolo di un Ufficiale dell'Aeronautica.
Gli rispondo subito un « no » secco, ma poi mi pento.
Vado a sedermi al tavolo del Capitano pilota Massi della nostra ricognizione marittima, che non avevo riconosciuto.
Devo essere fuori di me.
Vicino a noi siedono due prostitute.

30 marzo.
A bordo non si vuol ancora credere.

Soltanto i Tenenti di Vascello Traverso e Lucciardi sono pessimisti. La loro passione, il loro amore per la Marina hanno il dono di questa dolorosa intuizione.

1° aprile.

Sono stato a visitare i feriti del *Granatiere* e della *Vittorio* col Comandante De Pace all'ospedale San Giorgio.

I marinai del caccia avevano le lacrime agli occhi, parlando col loro Comandante.

Una sola domanda gli rivolsero.

— La *Vittorio* è salva?

Il Comandante rispose:

— Sí, ragazzi, la *Vittorio* è in Mare Grande!

I feriti della *Vittorio Veneto*, che sapevano e che giacevano vicini di letto ai feriti del *Granatiere*, non avevano parlato.

Non parleranno mai. Non diranno mai che la loro nave fu colpita da un siluro.

Cosí sono i marinai, gelosi delle loro ferite, gelosi dei segreti della loro nave.

Ho ripreso coraggio.

Piú tardi, a bordo, il Comandante Rossi mi dice:

— A denti stretti bisogna resistere!

— A denti stretti per non dover parlare?

— Anche per questo. Per favore non farmi parlare!

Taranto, 5 aprile.

La sfortunata « operazione Gaudo » ed il luttuoso episodio di Capo Matapan sono stati un colpo durissimo.

La verità è orrenda. Sono avvilito e depresso, ma nello stesso tempo mi domando perché. Questa contraddizione è una vera tortura.

Questa nostra guerra nel mare è la suprema follia dei capi; e noi siamo dei puri folli. La perdita di tre incrociatori e di due cacciatorpediniere rientra nella fatalità di

questa nostra follia. Il rapporto delle forze è quello che è: nessuno potrà modificarlo o tanto meno rovesciarlo. Perché dobbiamo continuare questa nostra guerra che è la guerra dei ciechi contro quelli che vedono? So benissimo dove mi conduce la logica, però mi rifiuto di accettarla. Mi domando perché devo rifiutarla. Non lo so. Col cuore in mano, Traverso mi ha detto: « Come avrei voluto essere a Capo Matapan! Adesso sarebbe finita! ». « A denti stretti bisogna resistere! » mi disse l'altro giorno il Comandante Rossi. Questi sono gli estremi della nostra tortura. Traverso è Tenente di Vascello, il Comandante Rossi è Capitano di Vascello. Sono due marinai. Sono due galantuomini. Traverso è piú giovane di vent'anni. Il Comandante Rossi è estremamente intelligente ed è sicuramente piú saggio; ma la sua è una saggezza ardimentosa. Nessuno dei due è malato di ideologia. Sono onesti e coraggiosi; fedeli al loro dovere. Mi aspettavo che Traverso, perché piú giovane, recriminasse gli errori dell'« operazione Gaudo » e dell'episodio di Capo Matapan. Però non capisco perché il Comandante Rossi mi abbia detto che bisogna resistere a denti stretti. Perché resistere? Per la patria, per l'onore della Marina, per il giuramento fatto al re? Ma questa nostra patria non poteva essere piú crudele. La verità è che non oso scrivere quello che penso, nonostante che proprio oggi intuisca quali saranno le necessità del nostro destino.

Poco fa, Brizzi mi ha mandato a chiamare. Sono stato nel suo camerino e abbiamo parlato. Aveva capito il mio stato d'animo, quando con Zamboni, Lucciardi, Traverso e Zaiotti discutevamo sulla nostra sfortuna. Avevo detto ai miei piú cari amici dell'*Eugenio* che la guerra avrebbe dovuto essere data in appalto. Ora mi pento di aver pronunciato queste parole.

Brizzi mi ha convinto. Il Comandante Rossi ha ragione. Siamo votati ad un sacrificio collettivo che si deve com-

piere per un'illusione collettiva, l'illusione della vittoria.

Taranto, 7 aprile.
Ho ricevuto l'ordine di non scrivere. L'ufficio-censura del Comando Supremo ha posto il suo veto. I bollettini hanno detto la verità, ma ai corrispondenti di guerra è stato proibito di descrivere il lato orrendo di questa verità.
Questi sono i miei appunti.

L'origine storica della sfortunata « operazione Gaudo » e dell'infausto episodio di Capo Matapan è nascosta nelle pieghe dell'ingannevole incontro tra l'Ammiraglio Riccardi, Capo di S.M. della Marina italiana, e l'Ammiraglio Raeder, comandante in capo della Marina germanica, che si svolse a Merano nei giorni 13 e 14 febbraio 1941.

A Merano, l'Ammiraglio Riccardi espose la gravità della situazione strategica, determinata dalla occupazione della Cirenaica da parte delle truppe britanniche e dalle nostre riserve di nafta che si erano paurosamente assottigliate. Se entro il mese di giugno la Marina italiana non avesse potuto ricevere rifornimenti di nafta avrebbe rischiato di rimanere immobilizzata. L'Ammiraglio Raeder, non volendo o non sapendo comprendere le esigenze e le difficoltà della Marina italiana nel Mediterraneo, chiese che le nostre navi manifestassero una maggiore aggressività e suggerí delle incursioni delle nostre veloci navi da battaglia contro il traffico nemico.

A parte la promessa di nafta, condizionata però dalla occupazione della Grecia e di tutte le isole dell'Egeo, perché avrebbe consentito i rifornimenti via mare dalla Romania, il convegno di Merano fu infruttuoso. La cooperazione tra le due Marine « alleate » rimase un'utopia. Basterebbe ricordare che a Merano i tedeschi non fecero alcun cenno al radiotelemetro, ossia al « radar », che essi avevano istallato sulla *Graf Von Spee* affondata nelle acque del Rio della Plata il 17 dicembre del 1939.

La possibilità di una nostra incursione contro il traffico nemico si presentò pochi giorni dopo il convegno di Merano. Il 10 febbraio, la Romania ruppe le relazioni diplomatiche con la Gran Bretagna e aderí al « Tripartito ». Il 4 marzo, la Bulgaria accordò il pacifico ingresso delle truppe tedesche nel suo territorio. La Grecia, prevedendo la minaccia tedesca, chiese, l'8 febbraio, l'aiuto britannico. Il 4 marzo, partiva da Alessandria il primo dei convogli che, ad intervalli di tre giorni, dovevano portare in Grecia un forte contingente di truppe inglesi.

All'alba del 25 febbraio, un piroscafo, protetto da una divisione di incrociatori, sbarcò cinquecento *commandos* sull'isola di Castelrosso, sopraffacendo il nostro piccolo presidio di marinai e soldati, i quali, però, riuscirono a dare l'allarme a Rodi. Due nostri cacciatorpediniere e due torpediniere intervennero prontamente. La mattina del 28 febbraio i *commandos* inglesi, venuti da Creta, si arresero. Solo un piccolo gruppo poté essere ricuperato da due siluranti britanniche con le quali le nostre unità scambiarono cannonate e siluri nella notte precedente, sotto frequenti piovaschi e su un mare burrascoso.

L'episodio di Castelrosso rivelò che la Gran Bretagna aveva deciso di dare il massimo aiuto alla Grecia per far fronte alla minaccia tedesca nei Balcani, rinunciando cosí a proseguire la sua offensiva in Libia.

Contro il traffico dei convogli britannici diretti al Pireo, fu concepita l'« operazione Gaudo ».

Come in tutte le azioni aggressive, il successo dipendeva da tre condizioni fondamentali: realizzazione della sorpresa, efficiente esplorazione aerea ed efficace protezione aerea delle navi sia per tenere lontani i ricognitori nemici sia per proteggerle da attacchi aerei. Ma, nonostante che l'operazione fosse stata studiata e preparata con la massima cura, la sorpresa venne a mancare parzialmente, mentre la esplorazione aerea e la protezione aerea vennero a man-

care completamente, sebbene accordi precisi e scrupolosi fossero stati presi con i nostri Comandi aerei e con i tedeschi del X CAT.

La *Vittorio Veneto* partí da Napoli il 26 marzo alle 20.30, scortata dalla 10ª Squadriglia cacciatorpediniere del tipo *Maestrale*, la quale fu sostituita dalla 13ª Squadriglia del tipo *Corazziere* all'alba del 27 al largo di Messina. Sette miglia piú avanti era in rotta, secondo l'itinerario previsto, la 3ª Divisione incrociatori, *Trieste*, *Trento*, *Bolzano*, che era uscita da Messina alle 05.30. Intanto, avevano lasciato le rispettive basi l'8ª Divisione incrociatori, *Garibaldi*, *Abruzzi*, uscita da Brindisi, e la 1ª Divisione incrociatori, *Zara*, *Pola*, *Fiume* che era uscita da Taranto, scortata dalla 9ª Squadriglia cacciatorpediniere del tipo *Alfieri*.

La navigazione delle nostre forze navali si svolse senza incidenti fino al mattino del 28 marzo.

Non fu avvistato nel cielo delle nostre navi alcun velivolo del X CAT. Nella mattinata del 28 marzo furono avvistati due nostri *Cant Z. 506* che avevano compiti di scorta antisommergibili.

Alle 12.25 del 28 marzo, il *Trieste* comunicò di aver avvistato un *Sunderland*. Poco dopo, l'Ammiraglio Jachino poté leggere il testo del segnale che il ricognitore inglese aveva trasmesso ad Alessandria. Il *Sunderland* aveva segnalato la presenza di tre nostri incrociatori e di un cacciatorpediniere. Un quarto d'ora piú tardi, fu intercettato e decrittato un altro messaggio del ricognitore nemico che precisava la rotta delle navi già avvistate. Alle 17.40, il *Sunderland* comunicava ad Alessandria che avrebbe ammarato a Corinto alle 18.

La segnalazione del ricognitore inglese annullava la prima delle tre condizioni fondamentali che avrebbero dovuto ispirare l'operazione. Essendo venuta a mancare la sorpresa, seppure parzialmente, e non essendo stato avvistato alcun aereo italiano e tedesco nel cielo delle nostre

navi, Supermarina ed il Comando della Squadra avrebbero dovuto « voltare la capa al ciuccio », rinunciare all'operazione e rientrare alle loro basi. Questa opinione avrebbe dovuto prevalere e per le ragioni già dette e soprattutto perché nella notte del 27 marzo — dopo le 22.00 — Supermarina aveva deciso di rinunciare alla puntata offensiva a Nord di Creta che avrebbe dovuto essere effettuata dagli *Zara*. Le ricognizioni eseguite nella giornata del 27 non avevano rilevato alcun convoglio nelle acque dell'Egeo.

Il gruppo della *Vittorio Veneto* navigò secondo l'ordine di operazione per trovarsi all'alba del 28 marzo nel punto stabilito a Sud dell'isolotto di Gaudo. La notte passò tranquilla. Alle 23.22 del 27 marzo, l'Ammiraglio Jachino ricevette da Supermarina la comunicazione, già intercettata dalla *Vittorio* nove ore prima, che la *Mediterranean Fleet*, poco dopo mezzogiorno, era presente ad Alessandria.

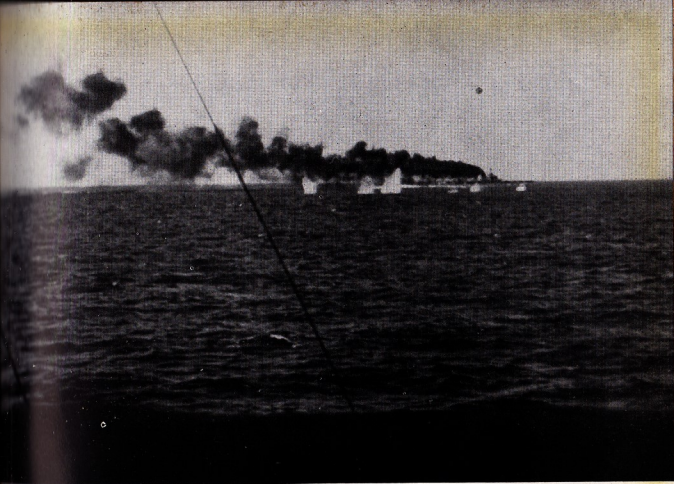
Poiché l'obiettivo dell'operazione era quello di attaccare il traffico nemico a Sud di Gaudo e nella zona occidentale dell'Egeo, i miei amici dell'*Eugenio* riconobbero inutile il proseguimento della navigazione per le seguenti ragioni: 1) assenza di convogli nemici nell'Egeo; 2) presenza della *Mediterranean Fleet* ad Alessandria intorno al mezzogiorno del 27 marzo. Se le forze navali britanniche fossero uscite da Alessandria, come del resto uscirono la sera del 27 marzo, l'incontro sarebbe avvenuto in una zona troppo lontana dalle nostre basi aeree per poter affrontare un combattimento senza scorta di aerei da caccia, senza l'intervento di bombardieri e di aerosiluranti.

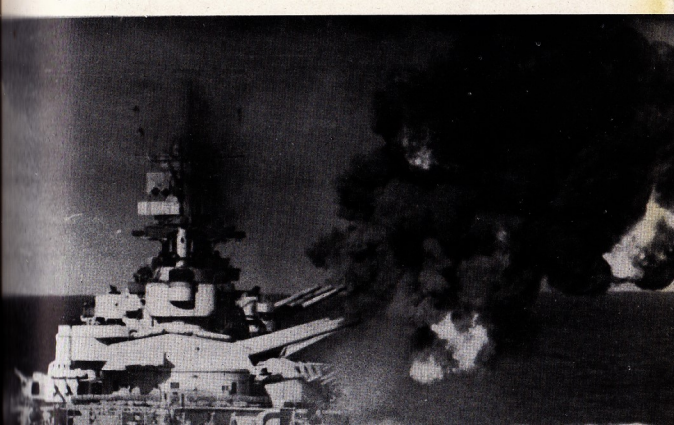
Dalla documentazione dell'Archivio Storico della Marina Militare e precisamente dal Volume IV, *La guerra nel Mediterraneo*, compilato nel 1959 con mirabile lucidità e precisione dall'Ammiraglio di Squadra Giuseppe Fioravanzo, riprendo la « Nota » seguente.

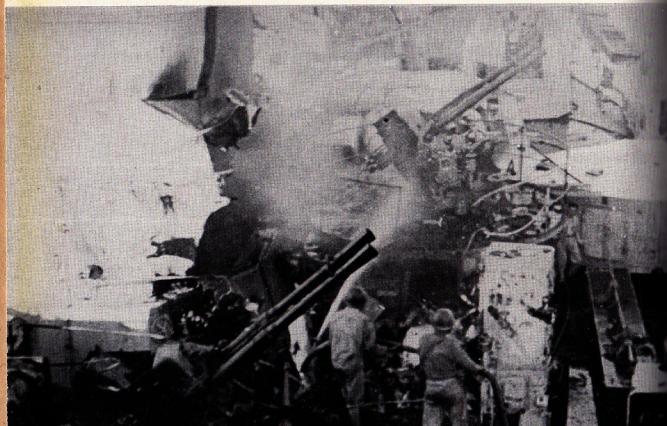
« Sui motivi che indussero l'Amm. Cunningham ad

uscire da Alessandria la sera del 27 marzo con la *Mediterranean Fleet* si è molto discusso. È certo però che Cunningham aveva deciso di uscire la sera del 27 marzo, prima che il *Sunderland* gli comunicasse l'avvistamento della nostra 3ª Divisione a levante di Capo Passero, come egli stesso dice nella " Premessa " del suo rapporto ufficiale accennando ad " informazioni antecedenti all'azione ". Poi nel comma a) *Preliminary Intelligence* (informazioni preliminari) del 1° paragrafo dell'Esposizione dei fatti, l'Amm. Cunningham si limita a dire che fu messo sull'avviso da " vari segni di una crescente attività delle forze tedesche e italiane " e che pensò di doversi tener pronto a " fronteggiare una minaccia che sapeva esistente, ma di cui non poteva predire la natura ".

« Ma per decidere di uscire proprio la sera del 27 gli occorreva conoscere la data in cui avremmo avuto l'iniziativa di prendere il mare, altrimenti avrebbe rischiato di fare un'uscita a vuoto, mettendo noi in grado di " attendere, per operare, il ritorno della *Mediterranean Fleet* alle basi per rifornirsi ". Da quale fonte poteva egli avere la notizia che lo interessava? È impossibile saperlo. Ma si può osservare che a Napoli, oltre alla presenza probabile di qualche agente dell'*Intelligence Service*, c'erano Consolati di Paesi neutrali, notoriamente simpatizzanti coll'Inghilterra, e non si può escludere che persone di quei Paesi, anche se non appartenenti ai Consolati stessi, agissero da agenti informatori: bastava che una di queste persone, incaricata di tener d'occhio il porto, si accorgesse dell'uscita della *Vittorio Veneto* la sera del 26 marzo e la comunicasse a Malta o ad Alessandria con una radio clandestina, perché Cunningham ne fosse poco dopo informato.

« Ad ogni modo, il decorso dei successivi avvenimenti, che sono di natura pretattica e tattica, non è in diretto rapporto coi motivi per cui la *Mediterranean Fleet* lasciò Alessandria la sera del 27 marzo ».

Punta Stilo: un incrociatore italiano viene inquadrato dal fuoco nemico.

Punta Stilo: entrano in azione tutte le torri di grosso calibro della *Giulio Cesare*.

Punta Stilo: un colpo da 381 della corazzata inglese *Warspite* ha centrato la *Giulio Cesare.*

Gli effetti del colpo incassato dalla *Giulio Cesare.* Si provvede a spegnere l'incendio scoppiato a bordo.

Il nemico fu avvistato alle 06.35 del 28 marzo da un aereo catapultato dal *Vittorio*. Era una Divisione composta da tre incrociatori del tipo *Orion* e di un incrociatore del tipo *Southampton*, il *Gloucester*, e di quattro cacciatorpediniere.

Dopo l'avvistamento della Divisione *Orion*, l'Ammiraglio Jachino ordinò ai *Trieste* di muovere contro il nemico e di ripiegare sulla *Vittorio* dopo l'avvistamento per tentare di attirare gli incrociatori avversari verso la nostra nave da battaglia.

Alle 07.55 il *Trieste* riconosce la formazione nemica la quale, anziché affrontare il combattimento, diresse verso Alessandria. La Divisione *Trieste* inseguí il nemico e alle 08.12 aprí il fuoco da una distanza apprezzata di 22.000 metri. Per circa un quarto d'ora gli incrociatori avversari non risposero, perché erano oltre i limiti di portata dei loro 152. Solo il *Gloucester*, che era l'unità di coda, rispose alle 08.27 con poche salve che caddero corte. La Divisione *Trieste* ricevette l'ordine alle 08.36 di dirigere per ponente, interrompendo il combattimento se non fosse riuscita a raggiungere il nemico. I *Trieste* continuarono a far fuoco fino alle 08.55 senza però mettere alcun colpo sul bersaglio e senza riuscire ad accorciare le distanze.

Cessato il fuoco alle 08.55, l'Ammiraglio Jachino comunicò a Supermarina di aver impegnato quattro incrociatori nemici, che si erano allontanati rapidamente verso Alessandria. Data l'impossibilità di conseguire risultati efficaci, alle 09.00 le nostre forze diressero per rotta 300°.

Le nostre forze avrebbero dovuto essere scortate nella zona in cui si trovavano dai cacciatori di Rodi, ma nessun aereo fu avvistato. Un nostro ricognitore dell'Egeo segnalò l'avvistamento di una portaerei, di due navi da battaglia e di undici incrociatori in un quadratino in cui in quel momento si trovavano le nostre forze navali. Anche un ricognitore tedesco segnalò il reparto leggero avversario

che era a contatto con i tipi *Trieste*, con un marchiano errore di valutazione.

La sfortuna dominava ormai la « operazione Gaudo ». Anche il nemico, ossia la Divisione *Orion*, invertí la rotta per seguire i movimenti delle nostre forze navali e comunicarli al grosso della *Mediterranean Fleet*, di cui l'Ammiraglio Jachino ignorava la presenza in mare. Se fosse stata avvistata dalla nostra ricognizione, molto probabilmente gli avvenimenti avrebbero preso un'altra piega.

Alle 09.45 l'Ammiraglio Jachino, giudicando che la Divisione *Orion* non fosse a conoscenza della vicinanza della *Vittorio* ai tipi *Trieste*, decise di invertire nuovamente la rotta per tentare di sorprenderla alle spalle, tagliandole la ritirata.

Effettuata questa manovra, la *Vittorio* avvistò il nemico alle 10.50 e alle 10.56 aprí il fuoco.

La Divisione *Orion* invertí la rotta e si coprí di cortine di fumo e con frequenti accostate ad un tempo sfuggí al fuoco della *Vittorio*.

Alle 10.57 il nemico mise fuori le unghie e « ci raccontò la storia dei pifferi di montagna che scesero a valle per sonare e furono sonati! ». Cosí mi disse acerbamente il mio caro amico della Marina Mercantile, Libero Basedonne. Alle 10.57 furono avvistati sei apparecchi. A bordo della *Vittorio* si credette che fossero i *C.R. 42* di Rodi. Ma alle 11.18 i sei aerei attaccarono: erano sei aerosiluranti. La *Vittorio* interruppe il tiro dei grossi calibri. La 3ª Divisione accostò e nuovamente assunse rotta 300°. Alle 11.25 l'attacco degli aerosiluranti falliva. Alle 11.30 la *Vittorio* riprese la rotta del rientro.

Alle 11.47 l'Ammiraglio Jachino venne informato dal X CAT della presenza in mare della portaerei *Formidable*. Alle 12.02 Supermarina gli comunicava che quella unità aveva lanciato contro le nostre forze navali alcuni aerei. Alle 12.07 tre aerosiluranti attaccarono la 3ª Divisione, lanciando contro il *Bolzano*. L'attacco fu sventato con la manovra e con un violento fuoco contraereo.

A Supermarina si comincia a vedere piú chiaramente il quadro della pericolosa situazione in cui sono venute a trovarsi le nostre navi. Alle 13.48 l'Ammiraglio Jachino riceve da Roma un messaggio che segnala che la Divisione *Orion* si mantiene in contatto con la formazione italiana, segnalandone continuamente i movimenti. Alle 14.25 sulla *Vittorio* s'intercetta un segnale di scoperta trasmesso da Rodi con due ore e dieci minuti di ritardo. Un aereo della ricerca strategica dell'Egeo aveva avvistato alle 12.15 una nave da battaglia, una portaerei, sei incrociatori e cinque cacciatorpediniere in una posizione a settantanove miglia a levante della *Vittorio*.

Il nemico sta preparando la sua azione di sorpresa.

Tra le 14.30 e le 15.40 la *Vittorio* subisce tre attacchi di bombardieri in quota. Le bombe cadono fra i 50 e 150 metri dalla nostra unità. Anche la 3ª Divisione e l'8ª Divisione subiscono attacchi di bombardieri in quota.

Alle 15.19 la *Vittorio* è attaccata nuovamente da bombardieri in quota e da tre aerosiluranti, mentre caccia d'assalto attaccano i cacciatorpediniere della scorta. L'attacco combinato viene effettuato con grande coraggio. Un aerosilurante, già colpito da cacciatorpediniere, riesce ad avvicinarsi a meno di 1.000 metri di prora a sinistra della *Vittorio*. Sgancia il siluro e precipita in mare. Il siluro colpisce la *Vittorio* all'altezza dell'elica esterna di sinistra. La *Vittorio* si trovava in quel momento a 420 miglia da Taranto. Alle 17.13 la *Vittorio*, dopo essere riuscita a mettere in moto una delle due pompe del timone, può aumentare l'andatura fino a diciannove nodi.

Alle 16.00 l'Ammiraglio Jachino aveva chiesto l'intervento dei cacciatori pesanti al X CAT. Un analogo messaggio veniva trasmesso alle 17.00 ma nessun aereo nazionale o tedesco giunse sul cielo delle nostre navi.

Dopo il siluramento della *Vittorio*, sia Supermarina che l'Ammiraglio Jachino sapevano che in mare il nemico aveva, oltre la Divisione *Orion* che era stata impegnata, una portaerei, quattro incrociatori e vari cacciatorpediniere.

Tranne l'avvistamento, ritenuto « non sicuro », delle 12.15 ed un altro tedesco, completamente errato per la posizione segnalata, per tutta la giornata del 28 marzo non fu avvistata in mare alcuna nave da battaglia nemica. Dopo le 15.50 le navi da battaglia britanniche non furono piú avvistate.

La ricognizione italiana e quella tedesca furono del tutto insufficienti. Se l'Ammiraglio Jachino fosse stato a conoscenza che dietro la Divisione *Orion* si nascondeva il grosso della *Mediterranean Fleet*, certamente avrebbe potuto evitare il successivo ed infausto episodio di Capo Matapan.

Rientrando verso Taranto, l'Ammiraglio Jachino ordinò che le nostre forze navali si disponessero su cinque colonne, con la *Vittorio* nella colonna di centro, affinché potesse essere meglio protetta dagli attacchi degli aerosiluranti preannunziati per il tramonto. Alle 17.45 fu decrittato a bordo della *Vittorio* un ordine da Alessandria alla base aerea di Maleme di attaccare con apparecchi siluranti la nostra nave da battaglia. Il segnale era delle 17.27. Fu decrittato in soli 18 minuti.

Alle 18.23 compaiono otto aerei nemici, che si mantengono a levante della nostra formazione, bassi sul mare e fuori tiro.

Alle 18.50 l'Ammiraglio Jachino chiede nuovamente l'intervento della caccia tedesca.

Alle 19.28 gli aerei nemici si avvicinano. Le nostre unità esterne accendono i proiettori. Alle 19.36 i cacciatorpediniere iniziano a stendere cortine di nebbie.

Il nemico sferra il suo attacco.

Alle 19.50 è ormai completamente buio. L'Ammiraglio ritiene che l'attacco sia ultimato.

Alle 20.05 la *Vittorio* riceve da Supermarina un messaggio dal quale risulta che da rilevamenti radiogoniometrici una unità nemica, sede di Comando Complesso, trasmetteva alle 17.45 ad Alessandria da una posizione che a quell'ora era localizzata a circa settantacinque miglia dalla *Vittorio*.

Alle 20.15 lo *Zara* comunica che il *Pola* è fermo dopo essere stato colpito a poppa da un siluro.

Dal *Pola* immobilizzato nacque la grande sfortuna di Capo Matapan.

Questa grande sfortuna avrebbe potuto essere evitata. Purtroppo il carattere offensivo dell'« operazione Gaudo » aveva indotto Supermarina e l'Ammiraglio Jachino a correre dei rischi, senza avere la copertura aerea promessa e piú volte richiesta.

Supermarina e l'Ammiraglio Jachino ignoravano che non una, bensí tre navi da battaglia nemiche fossero in agguato. Inoltre, ignoravano che a bordo delle navi britanniche il radar fosse già in uso, permettendo al nemico di vedere e di combattere senza essere visto.

Infine — e questo è un mistero — non si capisce come l'Ammiraglio Cattaneo, caduto con lo *Zara*, abbia deciso, nel dirigere verso il *Pola* per dargli assistenza, di adottare una formazione in contrasto con le norme allora prescritte per la navigazione notturna. L'Ammiraglio Cattaneo, infatti, si avvicinò al *Pola* con lo *Zara* ed il *Fiume* in linea di fila e coi quattro cacciatorpediniere della scorta in posizione arretrata. Secondo le norme egli avrebbe dovuto distendere i suoi cacciatorpediniere 4.000 metri davanti allo *Zara*, per parare ogni sorpresa.

Alle 20.24 l'Ammiraglio Cattaneo chiese al Comando Squadra l'autorizzazione ad invertire la rotta per portare assistenza al *Pola*.

Alle 21.57 l'Ammiraglio Cattaneo segnalò al *Fiume* di tenersi pronto a prendere il *Pola* a rimorchio.

Alle 20.50 l'Ammiraglio Jachino aveva informato l'Ammiraglio Cattaneo dell'avvistamento della forza navale nemica, comunicatogli alle 20.05 da Supermarina.

Alle 22.30 da bordo della *Vittorio* si videro i bagliori degli illuminanti e le vampe dei cannoni di grosso calibro. La *Vittorio* si trovava allora a circa trenta miglia.

L'Ammiraglio Jachino lanciò allo *Zara* e al *Trieste* della 3ª Divisione il seguente segnale: « Dite se siete attaccato ». Il *Trieste* rispose negativamente, mentre lo *Zara* non rispose.

Lo *Zara* e il *Fiume* furono falciati dai grossi calibri delle navi da battaglia senza poter rispondere al fuoco. Affondarono coi cannoni brandeggiati per chiglia.

Dallo *Zara* sparò solo una mitragliera.

Lo *Zara* fu fatto saltare per ordine dell'Ammiraglio Cattaneo quando l'incrociatore, dilaniato in tutte le sue parti vitali, era in preda alle fiamme.

Il *Fiume* affondò, capovolgendosi sulla dritta per le ferite subite dai grossi calibri del nemico.

La gente dello *Zara* e del *Fiume*, dopo il grido di « Viva l'Italia, Viva il Re », scese in mare.

Dei cacciatorpediniere della scorta, l'*Alfieri* tentò di andare all'attacco, ma fu stroncato dal fuoco nemico. L'*Alfieri*, quantunque colpito, sparò quattro salve coi cannoni di prora contro un cacciatorpediniere inglese e gli lanciò tre siluri. Il suo Comandante, il Capitano di Vascello Salvatore Toscano, si rifiutò di abbandonare la sua nave e affondò con essa.

Il *Carducci*, al comando del Capitano di Fregata Alberto Ginocchio, che osò segnalare all'Ammiraglio Toscano il rischio di avvicinarsi al *Pola*, tenendo i cacciatorpediniere della scorta in linea di fila dietro lo *Zara* ed il *Fiume*, tentò di proteggere con una cortina di fumo i due cacciatorpediniere che lo seguivano ed eventualmente gli incrociatori, ma fu immobilizzato dal tiro nemico prima che potesse inserirsi tra il nemico e gli incrociatori.

La cortina di nebbia distesa nella prima fase della coraggiosa manovra del *Carducci* salvò gli altri due cacciatorpediniere, l'*Oriani* ed il *Gioberti*.

Il *Pola*, che era sfuggito per ben due volte all'avvistamento del nemico, fu silurato ed affondato all'alba del 29 marzo.

Taranto, 8 aprile.

Parto per Messina per raggiungere la nave ospedale *Gradisca*, che riporta in patria dal cuore del mare i naufraghi della battaglia navale del Mediterraneo Orientale.

Messina, 9 aprile.

All'alba, ho visto dal finestrino del treno una tenue luce palpitare sul mare.

Era la nave ospedale *Gradisca* che rientrava.

Sono rimasto per lungo tempo attratto da quella luce che rivelava a poco a poco la sagoma del bastimento e i segni della Croce Rossa.

La nave bianca navigava a lento moto su un mare calmo, oleoso.

Sembrava che il mare cullasse i naufraghi dopo la loro odissea sulle zattere alla deriva.

Quella luce mi parve un segno di quella provvidenza divina che volle che il *Gradisca* incontrasse nella sua rotta le zattere sperdute dei naufraghi.

Nella notte tra il 28 e il 29 marzo, l'Ammiraglio Cunningham segnalò in chiaro all'Ammiraglio Riccardi la posizione delle zattere dei superstiti di Capo Matapan, suggerendogli di inviare nella zona una nave ospedale veloce.

Sei giorni di lento vagare sul mare in una agonia quasi senza speranza. Per sei giorni e sei notti i naufraghi hanno

vagato sul mare, alla deriva, nell'incerto gioco delle correnti e dei venti, lottando contro la morte e morendo tra le braccia dei loro compagni.

I superstiti non vollero morire.

Sono andato all'Ospedale Militare Marittimo con la speranza di trovare qualche compagno di navigazione del tempo di Punta Stilo e di Capo Teulada.

Il primo naufrago che incontro è il Comandante Ginocchio.

Il Comandante Ginocchio è a letto, stremato. Non è ferito.

I suoi occhi sono sereni, ma sul viso gli si leggono i segni dei tormenti sopportati.

È tanta la gioia di rivederlo che non so che cosa domandargli. Gli porto i saluti del Maggiore Jori.

Mi sembra di strappare dal suo cuore un segreto che egli tiene gelosamente custodito.

Gli lascio perciò il ricordo del suo sfortunato combattimento e trascrivo dai miei appunti quant'egli mi disse.

« Nella notte, lo *Zara* fu colpito, all'improvviso.

Ordinai subito di mettere le macchine a tutta forza e di dare tutta la barra del timone a dritta.

Ordinai di fare fumo per nascondere al nemico le siluranti che venivano sulla mia scia, ma nel corso della manovra il mio *Carducci* venne colpito sotto la plancia.

I complessi di prora furono gravemente danneggiati.

Ritornai sulla rotta primitiva quando altre due salve mi colpirono le macchine e le caldaie.

La mia nave era ferita a morte.

Chiamai i sottordini di macchine e del tiro e feci radunare la gente.

La nostra preoccupazione piú grave era quella di non lasciar cadere il bastimento nelle mani del nemico.

Feci mettere in mare gli zatteroni: soltanto quattro, perché gli altri erano stati danneggiati.

Ordinai che la gente si buttasse in mare per imbarcarsi sulle zattere e che su ogni zattera ci fosse un sottufficiale.

Poi sbarcammo i feriti piú gravi.

La piccola nostra nave era in agonia.

Tentai coi miei ufficiali di far saltare la santabarbara senza però riuscirvi. Allora col Direttore di Macchina spezzammo a colpi d'ascia le tubolature per allagare la nave.

Tutto si svolse nel buio piú completo, mentre, lontano, l'orizzonte avvampava di lampi.

La nave si allagava e affondava.

Lanciammo altri salvagente ai feriti piú gravi che erano sulle zattere ancora sottobordo.

Ordinai che gli ultimi ufficiali lasciassero la nave e raggiungessero a nuoto le zattere, cercando di predisporre dei nuclei perché la gente non fosse abbandonata a se stessa.

Alla fine ordinai alle zattere di allontanarsi perché non venissero sommerse dal risucchio della nave.

Un marinaio elettricista volle rimanere con me fino alla fine.

L'agonia della nave durò circa un'ora. E quando l'acqua invase la coperta mi buttai in mare insieme col mio fedele marò.

A nuoto raggiunsi il barcarizzo che galleggiava e di là urlai alla mia gente di muoversi, di agitarsi perché non si lasciasse vincere dal freddo e poi dalla morte.

La nave affondava.

Vedemmo contro il cielo stellato la nostra bandiera di combattimento sventolare al picco, poi un gorgoglio di schiuma...

Dopo qualche ora raggiunsi una zattera.

Gli uomini sentivano freddo, ma resistevano.

Due zattere avevano acqua e viveri. Sulla mia e su

quella che ci era vicina le schegge avevano purtroppo forato i barilotti e danneggiato le cassette delle gallette.

L'acqua salsa aveva devastato con i viveri tutte le nostre speranze di sostentamento.

Eravamo in trentaquattro sulla mia zattera.

Il mare era mosso e il vento ci tagliava la carne.

Eravamo nudi, feriti, ustionati.

Disposi perché gli uomini si riparassero a turno dal vento.

Stavamo in piedi sulla zattera.

Quelli del centro si scaldavano col fiato, stretti gli uni agli altri, facendo fronte al freddo che ci assaliva da tutte le parti.

Era difficile mantenere la zattera in equilibrio sulle onde. Molte volte corremmo il pericolo di capovolgerci.

Il nostromo era ferito alla testa e non ragionava piú.

All'alba del secondo giorno vidi le altre due zattere piú lontane. Sapevo che quei marinai avevano acqua e viveri. Ero perciò tranquillo e fiducioso sulla loro sorte.

Vogammo per tutto il giorno, non per portarci sulla costa che era troppo lontana, ma per riscaldarci e per non lasciarci vincere dall'intorpidimento che ci saliva dalle gambe.

Vogando tutto il giorno, avremmo fatto ben poca strada.

Quando qualcuno si lasciava vincere dallo scoramento, io e gli altri lo sorreggevamo.

E gli dicevo: “ Coraggio, la terra è in vista ”.

Ma la terra era sempre troppo lontana. Però lo diceva il Comandante che la terra si vedeva. E quando lo dice il Comandante i marinai credono nella sua parola.

Il Comandante è tutto. Rappresenta la salvezza, la vittoria e la morte.

Coi camisacci dei marinai stendemmo una vela di for-

tuna al vento e con la biancheria che avevamo indosso fasciammo le ferite.

Dopo il secondo giorno vedemmo intorno a noi dei pescicani.

Eravamo sempre, sempre bagnati.

E il freddo ci toglieva ogni giorno qualche compagno che moriva nella notte.

Morivano serenamente.

Qualcuno già debole per le ferite veniva colto da un improvviso esaurimento di nervi.

Qualcuno voleva cercare la cambusa sotto il pagliolo della zattera.

Qualcuno voleva bere ad ogni costo l'acqua del mare perché credeva che fosse cognac o latte.

Allora cercavamo con ogni mezzo di far riprendere la conoscenza a quei marinai che l'avevano perduta.

Fatica dolorosa e inenarrabile.

Il terzo giorno, vedemmo un *Sunderland.* Facemmo dei segnali. Gli aviatori ci risposero. Ci sorvolarono a bassa quota e ci fotografarono.

Una beffa.

Due notti prima di essere salvati avvistammo il *Gradisca* illuminato.

Era il segno della provvidenza che ci veniva incontro.

Urlammo per farci sentire.

Il *Gradisca* ci metteva la prora contro, ma poi accostava e scompariva.

Il solo nostro sollievo in questo alternarsi di illusioni e delusioni era la preghiera della sera, la preghiera che tutte le sere il Tenente recitava a bordo della nostra nave davanti agli uomini.

La preghiera del marinaio, alla quale rispondeva la voce esausta dei naufraghi.

Ma la nave non c'era piú, la nostra cara nave. C'era soltanto intorno a noi il grande mare e la nostra rassegna-

zione che era come la contemplazione spirituale della morte.
L'aspettavamo senza dolore.
I miei marinai l'hanno vista bene in viso la morte.
Pensavamo alla nostra nave, alla bandiera e al dolore dei nostri cari.
Questo dolore, che le nostre famiglie lontane avrebbero dovuto sopportare per noi, era la nostra sola colpa. Però sapevamo di aver fatto tutto il nostro dovere.
Nei due giorni che seguirono il fugace avvistamento del *Gradisca* credemmo che tutto fosse ormai perduto. La nostra vita se ne andava a poco a poco. Le forze ci abbandonavano lentamente. Le piaghe e le ferite non ci facevano piú male.
Dopo il tramonto andavamo incontro alla notte, una bella e atroce notte stellata, col solo sollievo della preghiera. E alla fine di ogni giorno un'invocazione risonava senza eco nelle gole riarse dei naufraghi.
Ancora una volta dovetti dire che si vedeva la terra.
E i miei marinai guadagnarono altre ore prima di essere presi dal freddo e dalla morte.
Avevamo ancora poche ore di vita quando i motoscafi del *Gradisca* vennero a salvarci.
Le altre due zattere furono ritrovate piú tardi insieme a molte altre.
Il mattino dopo la « morte », dopo la fine delle nostre navi, dimenticai gli errori che furono commessi a Gaudo e a Capo Matapan. Di errori ne sono stati commessi troppi.
Perché il destino non ha voluto che rimanessi là per sempre?
Prima di buttarmi in mare, ho piú volte pensato di colare a picco con la mia nave, ma non ho potuto abbandonare i miei marinai. Se non fossi rimasto con loro sarebbero morti tutti: che Iddio mi perdoni questa mia presunzione! ».

Augusta, aprile.
Appena gli tolsero il pesante elmo di rame, il palombaro aspirò una lunga boccata d'aria fresca, e disse:
— Lo scafo ha resistito bene. Se si tampona la falla e si pompa aria, vien su da sola come un sughero, anche senza l'aiuto dei cassoni.
Un marinaio gli levò i pesi di piombo dal petto e dal dorso e l'aiutò a scavalcare con le pesanti scarpe la falchetta della barca.
— Ha ancora la bandiera al picco, tesa dalla corrente.
— Bisogna lasciarla stare lassú perché, quando la silurante verrà a galla, la prima cosa che vedrà il sole sarà la sua bandiera che non venne mai ammainata.
Lo scoppio di un siluro aveva all'improvviso lacerato ed arrestato la vita metallica del cacciatorpediniere, mentre era ormeggiato ad una boa in rada. Tutti gli sforzi della sua gente furono vani.
Il domani, i palombari si portarono con le loro barche sul luogo dell'affondamento per iniziare il lavoro di recupero.
Vennero anche i pontoni, e le benne sollevarono dal mare i complessi delle artiglierie, i tubi lanciasiluri, le torpedini, l'ancora e le catene della nave ferita.
Tra pochi giorni la silurante salirà alla superficie, tutta imbracata ai cassoni per essere portata in bacino.
Con uno specchio da pescatore di polpi guardo anch'io.
La piccola nave riposa sul fondale sabbioso.
Un'ombra di velluto avvolge la silurante che è scesa dritta sul fondo, tanto che apparve viva ai palombari, in un abisso verdazzurro.
Frange di alghe rosse sono abbarbicate alla carena, ma il tagliamare le sovrasta.
Nella diluita luce solare sembra che la silurante navighi ancora.
La sua sagoma lunga e sottile tremola nel gioco delle

correnti e le due lettere dipinte sullo sguscio di prora s'intravedono come in corsa sul mare.

Al picco, che è quel mezzo pennone aderente all'albero di poppa, sventola la bandiera, distesa tra due lame d'acqua.

Sicilia, maggio.

Un giorno trasbordai su una carretta carbonaia per ubbidire ad un vecchio e già provato istinto di solidarietà con la gente di queste navi umili e gloriose.

Carrette: barche nere, consunte, con le carene ingarbugliate dalla barba delle alghe e dalle incrostazioni dei molluschi.

Carrette: navi lente, con le macchine che sembrano ammalate di asma e che conoscono invece tutti i mari del mondo.

Carrette: barche che pagano tutte le spese della guerra.

A bordo non c'è alcun conforto.

Salito a bordo del « carbonaio », il Comandante mi venne incontro e mi disse:

— Bravo, ti mettiamo subito sotto. Due occhi di piú servono sempre a qualche cosa. Vai nella mia cabina, cambiati e vieni subito sul ponte. Il tuo settore è greco-tramontana.

Il convoglio partí: lento andare sul mare a zigzag e intorno il serpeggiare di una torpediniera di scorta.

Le ore si ripetono uguali, monotone.

Non accade mai nulla.

Con gli occhi fissi sul mio settore di mare, guardavo. Finalmente rappresentavo qualcosa di utile per la nave. Anch'io avevo una piccola responsabilità, una responsabilità che mi dava una forza strana: una vivezza insolita ai miei occhi che guardavano lontano.

In silenzio, come gli altri, seguivo il corso della nostra navigazione. In silenzio, mentre la mente e la memoria vagavano in balia.

Alle volte l'ombra di un'onda o la corona di schiuma di un frangente mettono in allarme i tuoi sensi: siluro o periscopio nemico?

Alle volte la frangia di una nuvola lontana, bassa sull'orizzonte, diventa la sagoma di una nave.

Insistere di queste illusioni che lievitano dal mare.

Sono gli occhi che non vedono piú.

Le quattro ore di guardia sono finite.

Adesso mi vengono a rilevare come se fossi proprio uno di bordo.

Poi, poi dormire in cuccetta su un materassino tutto pugni e grumi di crine, che nessuna donna ha mai scamatato, ribattuto, sciolto.

Non importa. Chiudi gli occhi e le piccole losanghe d'oro della stanchezza svaniscono nel buio della tua pupilla. Le stelline d'oro tramontano.

Allora ritorna nei tuoi occhi il mare vuoto, deserto, insidiosissimo, e l'ansia di ogni momento, anziché scomparire, si cristallizza, si solidifica intorno a te, intorno alla tua nave.

L'ansia: tu, chiuso tra quattro pareti, senza vie d'uscita. E la tua nave diventa un'incomoda casa, un castello incantato, abitato da diavoli e da fantasmi.

Ogni scricchiolio, ogni rumore sono sospetti.

Respiri appena e ascolti intensamente.

Il cavo del timone, che passa sulla sua testa e striscia nella sua conduttura, ti sembra di averlo nel cervello come un cacciavite.

E il carico?

Se ci silurano si va in briciole prima che si abbia il tempo di dire amen! Siamo carichi di munizioni innescate.

La nave intanto naviga su una rotta bizzarra e tu percepisci il tempo delle accostate per lo zigzagamento.

Poi ti abitui cosí al pericolo, all'agguato del nemico;

e la frase che dapprima ti faceva paura — adesso posso morire — la dimentichi, perché devi dormire.

Dormire specialmente di giorno. Di notte quella maledetta sudiceria del buio non ti fa chiudere un occhio.

VI. MARE EGEO DEL « SAGITTARIO »

Milo, 22 maggio.

Ore 23.00 - Oh, sí! Dormire. Dormire senza sognare, perché anche i sogni costano fatica.

Dormire per non pensare, per non pensare all'attesa.

E come tutte le sere, prima di accucciarmi sul salvagente, vicino al fumaiolo, ritorna il verde della mia campagna lontana, il cipresso della mia casa, sentinella del tempo, e la vallata di grano, di là dal fiume; quella vallata che a maggio è cosí fresca e misteriosa e che ogni anno mi diceva sempre che il mattino del mondo era appena nato.

Dormo vicino al fumaiolo, perché il calore delle lamiere mi apre il cuore.

Mi par d'essere a casa mia, quando mi sdraiavo sull'erba per ascoltare il fruscio della gramigna che cresceva e mi divertivo a vedere passare le cocciniglie col loro scudo rosso come il sangue della libertà.

Finalmente, dopo le operazioni di ormeggio e lo sbarco dei naufraghi, dei feriti e dei morti, sono sceso nel mio camerino.

Dopo quello che è successo, mi sembra di essere questa sera uno di quei palloncini rossi che si vendono nelle fiere dei nostri paesi e che ad un tratto si liberano dalle mani ignare di un bimbo per salire in cielo, tra la meraviglia sempre incantata della folla.

Infatti, mi sono liberato, finalmente, da quella catena dell'ancora che ci legava al fondo della baia di Milo.

Cosí mi sembra anche che tutti mi stiano a guardare.

Il mio camerino è tutto allagato. Una spazzola, una matita, un po' di biancheria e qualche libro galleggiano su questo piccolo mare interno della mia torpediniera.

Nelle accostate, sotto le salve nemiche, abbiamo imbarcato acqua a strafottere.

Ma non mette conto che io mi arrabbi col mare o con la guerra proprio questa sera, la piú bella per noi del *Sagittario*.

Il Comandante è stato rapito e trasportato ad Atene, dove lo Stato Maggiore di « Marisudest » festeggerà la sua e la nostra vittoria.

I quattro morti tedeschi che avevamo a bordo sono stati sbarcati per ultimi e trasportati via con un piccolo carro funebre greco, tirato da un somarello.

La povertà di quel grigio carretto, che se ne andò sull'acciottolato del molo Trumpas con la sua croce traballante verso un cimitero qualunque, l'avevamo creata noi con la nostra vittoria.

Mi sentii un po' colpevole di quella miseria e rimasi sulla poppa della torpediniera a guardare, quando quello straviso di Butelli mi chiamò:

— L'aspettiamo a prora, sotto castello!

Salii a prora e entrai nella tana infernale dei marinai. Anch'io sono marò, però scelto. Dopo un anno di guerra, mi hanno dato un grado.

— Il coro delle verginelle!

E allora tutti insieme, stretti a piramide come a formare un altare, cantammo:

Noi andrem sulla riva del mare
A ritrovar le verginelle
trallaralirulera, trallaralirulà.
. . . .
Non v'arrivan bocche a baciar.

Quadrato ufficiali. Sono seduti a mensa come sempre, a destra del posto del Comandante, il Signor Grasso, Direttore di Macchina, Roberti, corrispondente di guerra, e l'Aspirante Bontempelli; a sinistra, il Signor Zanelli, Tenente della Torpediniera, il Guardiamarina Cortesi e il Guardiamarina Lombardini. Manca il Comandante. Bosso, il cane del Comandante, è accucciato sul divano.

Grasso (*sentimentale e siciliano*): — Proprio questa sera, il Comandante non ce lo dovevano portar via!

Zanelli (*sempre ligure*): — Che cosa vale il potere quando non se ne abusa?

Grasso (*rivolgendosi a Roberti e passandosi il pollice della mano destra sulla fronte*): — Oggi l'abbiamo scampata bella! Proprio cosí... (*Tutti si guardano per aiutarsi a trovare una parola di commento*).

Zanelli: — Sentite quei dannati come cantano? Devono essere riusciti a scassinare la cambusa o a imbrogliare capocannò.

Roberti (*all'Aspirante*): — Oggi hai avuto una bella faccia tosta! Dopo lo scoppio dei siluri, mi hai detto: « Ora ci possono anche buttare a fondo, tanto abbiamo settemila tonnellate di vantaggio ».

Bontempelli: — Se lo scrivi sul giornale, ti passo una madrina per quando andrai in licenza!

Zanelli (*sempre ligure*): — Il signor Bontempelli ci offre i liquori.

Bontempelli (*brontolando*): — Adesso mi rovino la franchigia da eroe.

Lombardini: — Lo sapete che i morti dell'incrociatore mi hanno ringiovanito, mentre quei quattro, anzi tre paracadutisti tedeschi, che sono morti a bordo, mi hanno lasciato un po' male. Dimmi un po', Roberti, come hai fatto a non accorgerti che quel tedesco era morto?

Roberti: — Aveva gli occhi aperti e il collarino del salvagente gli reggeva cosí bene la testa che mi sembrava

vivo. Quando il nostromo gli buttò la cima, non la prese. Prendi una gaffa! Forse è ferito grave! — urlai al nostromo. — Lo tirammo su con una fatica enorme. Doveva essere morto da poco tempo perché anche col salvagente i morti si sdraiano sull'acqua a pancia sotto.

(*Arriva il ragazzo con la minestra*).

Zanelli: — Basta con i morti! Signori (*alzando il bicchiere*), un evviva per il *Sagittario* e per la nostra pelle! Buon appetito!

In mare tra Creta e Milo, 21 maggio.

« Per il *Sagittario* e per la nostra pelle... »

02.30 - Per ordine di « Marisudest » salpo, seguito da tutta la flottiglia, dirigendo su La Canea.[1]

Il convoglio si snoda lentamente. Segnali e lampi di luce azzurra si accendono. Poi, la nostra navigazione si nasconde nel silenzio e nelle ombre della notte.

Gli uomini, accucciati vicino alle loro armi, vegliano con tutti i sensi in allarme.

Si guarda all'orizzonte dove la tenue luce stellare trascolora.

E ricomincia il solito noioso lavoro della scorta.

Il mare batte e ribatte sulle lamiere: *Airone*, *Vega*, *Circe*; *Airone*, *Vega*, *Circe*: i nomi delle nostre « torpediniere del Canale ».

È il mare che parla.

Ancora lampi di luce azzurra. L'unità X sembra che abbia perduto la sua rotta. C'è sempre chi non capisce.

07.30 - Ricevo ordine di ritornare a Milo. Faccio invertire la rotta a tutta la flottiglia.

Il nemico è per mare; ci aspetta davanti a Creta.

Che cosa possiamo fare con la nostra silurante se dav-

[1] Vengono riprodotte in corsivo le annotazioni del Comandante del *Sagittario* effettuate sul giornale di bordo.

vero il nemico si è presentato in forze? Attaccare e farsi affondare per salvare il convoglio. Il nostro convoglio? Tre miglia e mezzo all'ora!

Ecco il sole. Il mare mi sembra veramente deserto.

Il convoglio è sulla giusta rotta. Noi ci manteniamo di poppa alla flottiglia.

Passano in cielo gli aerei germanici. Tanti sono che non si possono contare. Volano su due strade, una che va a Creta e l'altra che viene da Creta. Come le formiche lungo gli alberi.

Il mare è calmo, lucente di sole e di azzurro: il mare della Grecia.

Dalla foschia appare all'improvviso Creta, l'Isola Nemica. Alta sul mare. Le sue montagne ci hanno messo paura.

Davanti alla nostra prora, l'isolotto di Antimilo sembra un cappello da brigante incoronato da nuvole bianche e rosse. Da quando in qua i briganti vanno alla festa del Divino Amore? E i fiori? All'alba le nuvole sono i fiori del cielo.

Dopo le 8 si comincia a notare in ciascuno di noi i primi sintomi di uno strano nervosismo.

Il destino è una cosa solida.

08.35 - Si avvista verso levante un violento tiro contraereo. Le navi nemiche sono ancora completamente sotto l'orizzonte. Mi porto sulla dritta della flottiglia per mettermi tra questa e il nemico. Posto di combattimento generale.

L'orizzonte del nemico è ancora incerto. Il combattimento nasce sempre all'orizzonte dove cielo e mare si confondono.

Sentiamo gli echi di un cannoneggiamento lontano.

Allarme. La torpediniera si riprende, si rianima improvvisamente.

Risento ad un tratto il frastuono dei ventilatori, al quale mi ero abituato. Una scarica di pugni sul viso.

I nostri tre cannoni brandeggiano sulla sinistra. I mitra-

glieri s'inchiodano alle armi. I siluristi brandeggiano i tubi lanciasiluri e verificano i congegni di lancio.

Il Comandante chiama il Direttore di Macchina e gli ordina di tenersi pronto a sviluppare la massima potenza.

08.40 - Si cominciano a vedere alberature all'orizzonte. Dato il vento da grecale mi porto sempre sulla dritta all'altezza dell'ultima unità della flottiglia per stendere una cortina di fumo.

Si avvistano all'orizzonte le salve antiaeree delle navi nemiche contro gli apparecchi germanici. A grappoli le nuvolette nascono all'improvviso sul cielo bianco dell'orizzonte pieno di sole.

Al diavolo anche queste nuvolette! Ed io ho pensato che le nuvole fossero i fiori del cielo!

08.47 - Si distinguono tre incrociatori nemici con rotta circa sud. Dirigo per grecale alla massima forza, facendo fumo con entrambi i fumogeni.

La nebbia si arrotola sul mare come una lunga e vorticosa nuvola di tempesta.

La nave vibra sotto la spinta rabbiosa delle eliche.

La prora s'innalza piú dritta sul mare.

Nelle accostate per girare intorno al convoglio, sbandiamo. L'acqua sale in coperta e investe i siluristi fermi ai loro posti come blocchi di acciaio vivo vicino ad un altro acciaio che sta per vivere la sua ora di guerra per cui è nato.

I siluristi m'incantano. Ma che acciaio! I siluri se ne fregano degli uomini.

La guerra è un mestiere.

Sono una carogna. La guerra è un brutto mestiere!

La guerra? Chi ce l'ha fatta fare?

Con la guerra nascerà la nostra rivolta.

Il sapore della rivolta è piú piccante di quello della libertà. La libertà è come il dolce. Dopo il dolce si schiaccia sempre un pisolino.

Invidio i siluristi.

Poter tornare a casa oggi e scrivere col dito un nome sul grasso della testa di un siluro!

Che voglia di fare piazza pulita!

08.53 - Il nemico accosta verso di me: prora circa maestrale.

08.59 - Ritenendo di aver portato la cortina di fumo sufficientemente verso nord, accosto a dritta mettendo la prora sul nemico e vado all'attacco. Distinguo ora quattro incrociatori in linea di fila, piú lontani, due cacciatorpediniere. Il nemico accosta verso ponente, probabilmente per mettermi nel suo settore di massima offesa di fuoco. La distanza è di circa 18.000 metri.

Il Comandante mi chiama. È sull'aletta di plancia a dritta; guarda il nemico e si arrotola intorno all'indice la catenella del suo fischietto. Sorridendo mi dice:

— Mettiti il salvagente perché andiamo all'attacco!

— Come — rispondo io — all'attacco? Ma qui ci buttano a fondo facile come una damigiana!

— Perché devono buttarci a fondo? Piuttosto imparerai a scrivere che cosa vuol dire servizio di scorta, poi potrai fare delle belle fotografie.

— Sicuro, per darle al « Times »!

— Mettiti il salvagente. Andiamo all'attacco per impegnare il nemico piú lontano possibile dal convoglio, altrimenti fanno fuori noi e il convoglio. In questo modo, forse, il convoglio potrà rientrare a Milo.

A che cosa pensai in quel momento?

Primo, pensai che avevo trentun anno e che mi sarebbe dispiaciuto acchiapparmi una palla nella testa; secondo, pensai a mia madre e ad un mio bisnonno che ebbe il capo affettato dalla mannaia papale; terzo, pensai a un mio collega, il quale mi disse prima della mia partenza per la guerra:

— Se poi muori, ti faremo una bella lapide, scritta bene...

Indosso il salvagente, mi metto al collo la macchina fotografica e accendo una sigaretta che mi si spegne per mancanza di tiraggio...

Dalla poppa sale in plancia il Capitano di Fregata von Lipinski della Marina germanica, che avevamo imbarcato a Lavrion come ufficiale di collegamento tra la torpediniera e le unità del convoglio.

Il Capitano di Fregata von Lipinski, vedendomi col salvagente mi domanda in tedesco:

— Roberti, perché mai il salvagente?

— Il Comandante vuole andare all'attacco!

— Come, all'attacco? Ma è una pazzia!

— Andateglielo a dire.

Il Capitano di Fregata von Lipinski, rivolgendosi al Comandante Cigala Fulgosi, gli dice in inglese:

— Roberti mi ha detto che voi volete andare all'attacco? È troppo. È una pazzia. Voi avete già fatto il vostro dovere. Disimpegnatevi dietro la cortina di fumo!

— E poi ci fanno fuori il convoglio, — risponde il Comandante Cigala Fulgosi.

Ed aggiunge:

— No, caro Comandante, andremo all'attacco. Fino ad ora ho lavorato per la Marina germanica, adesso lavoro per la Marina italiana.

— Roberti, chiamami il Tenente, subito!

Vorrei sentirmi un leone.

Macchine alla massima forza. Facciamo sempre fumo. Il fumaiolo è rovente e dall'alto verso il basso la sua vernice si scrosta e cade, sbrindellata, per il gran calore.

Il convoglio è ormai tutto nascosto in una nuvola grigia indorata in alto dal sole.

Il Tenente e il Guardiamarina Cortesi salgono in controplancia per dirigere il tiro e preparare il lancio.

Dirigiamo sul nemico.

Rotta di collisione.

09.03 - La distanza è di circa 12.450 metri. Il nemico apre il fuoco. Il tiro di un incrociatore è subito centrato su di me, corto di circa 50-100 metri; quello di un altro è decisamente lungo.

Non appena il telemetro batte la distanza di 12.000 metri, faccio aprire il fuoco.

09.06 - Distanza 8.000 metri. Accosto per levante per permettere la punteria ai tubi di lancio. Ordino di puntare sul secondo incrociatore, perché ritengo che, avvicinandomi ancora, sarò su un « beta »[1] *troppo largo rispetto al primo incrociatore.*

Il tiro nemico continua con ritmo molto serrato e mi inquadra continuamente, tanto piú che mantengo inalterata la rotta essendo prossimo al lancio. Fortunatamente nessun colpo nemico cade a bordo.

Molti colpi cadono nelle immediate vicinanze dello scafo tanto che molte colonne d'acqua si riversano in coperta.

09.07 - Distanza 7.200 metri. Continuo a navigare di controbordo al nemico, rotte all'incirca parallele.

Appena bene in punteria: fuori i due siluri di dritta.

Il nemico mantiene inalterata la sua rotta per ponente. Ritengo che non si sia accorto del mio lancio e che non abbia percepito la presenza del convoglio, facile preda, dietro alla cortina alla quale sembra voglia avvicinarsi.

Pertanto, effettuato il lancio, anziché cercare di disimpegnarmi nascondendomi nella cortina, continuo a dirigere per levante allo scopo di distrarre l'attenzione del nemico dal convoglio.

Mi sembra che ormai tutti e quattro gli incrociatori facciano fuoco su di me. Le salve arrivano talmente fre-

[1] L'angolo « beta » è l'angolo calcolato dalla prora del bersaglio, verso dritta o verso sinistra, da 0° a 180°, sotto il quale esso si presenta.

quenti e vicine che non riesco a percepirne il ritmo né il numero dei colpi di ciascuna.

Allo scopo di disorientare la direzione del tiro nemico faccio continue, violente accostate. Ogni volta con tutta la barra verso il punto di caduta dell'ultima salva davanti alla mia prora.

Le navi inglesi sono mimetizzate.

Mi sembra di scorgere sulla coperta degl'incrociatori i marinai, che assistono al tiro a segno.

Come devono divertirsi!

Un'idea pazzesca: io sono il loro giudice di tiro. Vedo le vampe del fuoco nemico e scatto il cronometro. Uno, due, tre, quattro... nove dieci... diciannove, venti — si ode il rombo — ventuno, ventidue secondi, poi una salva si abbatte a venti metri dalla nostra prora a sinistra.

— Tutta a sinistra! — ordina il Comandante e si arrotola dalla sinistra la catenella del fischietto intorno all'indice.

La torpediniera sbanda paurosamente.

Investiamo i cerchi neri e bianchi lasciati sul mare dai proietti nemici.

Un'altra salva arriva a circa cinquanta metri da noi sulla dritta.

— Tutta a dritta! — ordina il Comandante e si arrotola dalla dritta la catenella del fischietto intorno all'indice.

— Somari!

— Con chi ce l'hai? — mi chiede il Comandante.

— Tutta a sinistra!

— Con gl'inglesi!

Mi accorgo di essere impazzito. Io sono il loro miglior giudice di tiro. Ma no, se mi accorgo di essere impazzito, vuol dire che non lo sono.

All'improvviso, otto colonne d'acqua si elevano dritte a pochissimi metri dalla nostra prora.

In un attimo mi dimentico di tutto e mi vengono in mente le colonne di un tempio greco su una punta dell'Attica; otto colonne solitarie, senza trabeazione, in cima a un monte a picco sul mare.

Al diavolo tutti i ricordi!

Le colonne d'acqua ricadono sulla plancia. Come al solito ne prendo una in pieno. Sono tutto bagnato.

Sulla prora un arcobaleno.

Nelle orecchie cento sirene che fischiano, maledette.

Il sole è tremendamente acceso.

Quando il nostro pezzo di prora spara mi prendo lo schiaffone dello strappo dell'aria.

Le salve nemiche si sprecano intorno a noi.

Navighiamo a rotoloni in una foresta di candide colonne d'acqua.

Tra parentesi, una di queste salve potrebbe inchiodarci per sempre in fondo al mare.

09.14 - Urla dell'equipaggio in controplancia e al centro. Sono state viste due esplosioni e poi due colonne d'acqua al centro e sotto il torrione del secondo incrociatore.

Roberti mi prende per un braccio e mi indica...

I nostri siluri hanno colpito!

Dopo ventidue secondi, si ode il tuono degli scoppi dei siluri.

Poi si vede la fiammata di una terza esplosione molto piú forte delle due precedenti.

Forse le caldaie, forse la santabarbara?

L'incrociatore si è coperto di una nuvola grigia. Solo l'alberatura emerge dall'orlo della nuvola.

L'alberetto si piega, scompare.

E si elevano dalla nuvola i due tronconi dell'unità nemica spezzata dai nostri siluri.

È la classica lettera V.

Una colonna di fumo nerissimo si proietta altissima in cielo.

Sono passati appena due minuti.

Dove c'era l'incrociatore adesso c'è soltanto un gigantesco fungo capovolto.

È affondato! È affondato!

Gli incrociatori sono soltanto tre. Nella formazione nemica si nota il « vuoto ».

La mia gioia scoppia. Ho schiacciato un uovo con una mano. Mi sporgo dall'aletta di plancia per fotografare. Ma la salva del nostro pezzo di prora mi sbatte contro la colonnina di punteria.

Una salva nemica vicinissima.

— Tutta a sinistra!

Vedo la catenella del fischietto... La mia bocca è salata. Le uova non sono salate. Mi sono beccato un'altra colonna d'acqua sulla testa.

Sotto la scaletta, due marinai si abbracciano.

— È affondato! È affondato!

La torpediniera sbanda e i due marò cascano, scivolano e si fermano con le gambe invischiate nella battagliola.

Mi metto a ridere, ridere. Mi vengono a mancare le forze e casco come uno straccio. Mi rialzo e salgo in controplancia.

09.17 - Ritengo che il nemico abbia aumentato la sua velocità. Sono su un « beta » molto largo. Non essendo riuscito a farmi inseguire per levante, inverto la rotta per mantenermi tra il nemico e le mie navi. Andiamo quindi per ponente. Appena terminato l'accostata, il tiro nemico è nuovamente centrato. Varie salve vicinissime. Il nemico ha velocità superiore alla mia. Non guadagno quindi sul « beta ».

09.23 - I tre incrociatori accostano verso sud. Un cacciatorpediniere dirige verso di me. Ordino di dirigere il tiro contro di lui. La nostra terza e quarta salve lo centrano e successivamente il nostro tiro lo mantiene sempre inquadrato.

Scendo come un fulmine in plancia.

Due nostre salve hanno centrato il caccia sulla plancia e sul fumaiolo. Ho visto benissimo le fiammate delle esplosioni.

Mentre passo vicino al timoniere, uno scoppio, poi una manata di spilli mi colpisce il viso.

Sono ferito! Mi porto le mani al viso. Ci vedo ancora. Le mie mani non sono sporche di sangue.

Che cosa è mai successo?

Lo strappo dell'aria provocato da quel dannato pezzo ha polverizzato un finestrino della plancia. Il vetro è scoppiato in piccolissime schegge.

Entro in sala nautica. Il Guardiamarina Lombardini e l'Aspirante Bontempelli sono curvi sui libri dei cifrari.

Stanno cifrando il marconigramma, che annuncia l'affondamento dell'incrociatore nemico.

Un altro colpo di quel dannatissimo pezzo numero uno strappa il barografo dal suo sostegno.

Il barografo precipita sfiorando la mia testa.

— Se non la smette di sparare ci scassa tutto!

— Possiamo anche andare a fondo — mi dice Bontempelli — abbiamo quasi settemila tonnellate di vantaggio.

— Comunque finisca questa « ammoina » ti strozzo!

09.26 - Il cacciatorpediniere accosta per sud.

09.28 - Gli incrociatori sospendono il fuoco. Distanza dal cacciatorpediniere 14.000 metri. Ordino di sospendere il fuoco non appena mi accorgo che ormai il nemico ha cessato il tiro.

Accosto per libeccio per continuare a mantenermi tra il nemico e le navi del mio convoglio.

09.29 - Mentre durante tutto il combattimento nessun aereo ha sorvolato le navi, giungono ora gruppi di « Stuka » che attaccano le navi inglesi in ritirata.

Quasi contemporaneamente, alcuni « Stuka » attaccano la nostra torpediniera che subisce cinque attacchi successivi. Una bomba cade vicinissima alla prora sulla quale si

riversa la colonna d'acqua dello scoppio. Lo scafo subisce una forte scrollata, ma nessuna avaria.

Navigo zigzagando alla massima forza senza aprire il tiro contro gli apparecchi tedeschi che, evidentemente, si sono ingannati nei miei riguardi data la prossimità delle navi nemiche e dato che io sono dall'altra parte della cortina rispetto al convoglio.

Ordino però a tutti di sventolare i fazzoletti, i berretti e faccio agitare a prora e a poppa bandiere nazionali ed una tedesca.

09.40 - Sono attaccato per la sesta volta. Lo « Stuka » giunto a breve distanza percepisce i nostri segnali, perché cabra senza sganciare e compie due giri a bassa quota su di me agitando gli alettoni.

Questa manovra deve aver fatto identificare la nostra torpediniera anche da parte degli altri aerei, perché alcuni di essi che già dirigevano per attaccarmi si allontanano in direzione delle navi inglesi.

Se Dio vuole, anche con gli *Stuka* è finita.

Il Comandante ordina al furiere di guardia ai telegrafi di macchina:

— Forza normale e cessare il fumo.

La torpediniera abbassa la prora e rallenta la sua corsa.

Il combattimento è finito.

Abbiamo lanciato due siluri e sparato cinquantasei colpi.

Siluristi, cannonieri, vedette, fuochisti e marò servizi vari vengono da poppa sotto la plancia.

I volti della nostra gente sono sporchi di fumo, ma raggianti di gioia.

Gli occhi lucentissimi vengono fuori dalle orbite macchiate di sudore nero.

— È affondato! È affondato!

— Viva il nostro Comandante!

Marinai che saltano, gridano, s'abbracciano, si danno manate sulla testa e ridono, ridono, ridono.

— Viva il nostro Comandante!

— La gente, la tua gente ti vuole — dico al Comandante.

— Che cosa gli dico? Hanno ragione di urlare, di ridere, i miei ragazzi...

Il Comandante si affaccia sull'ala di plancia.

La gente sotto si aggroviglia in un grosso nodo di entusiasmo.

— Marinai del *Sagittario*, viva l'Italia, viva il re!

La risposta dei nostri marinai al nostro Comandante? Per poco non affondammo.

09.55 - Raggiungo le unità della mia flottiglia, che sono un poco sparpagliate, ma tutte incolumi.

Si avvista nuovo tiro antiaereo per rombo 160° circa. Il nemico è sotto l'orizzonte.

Portandomi da una unità all'altra, riunisco il convoglio.

Si percepisce una forte esplosione. Il Capitano di Fregata von Lipinski richiama la mia attenzione su una enorme colonna di fumo che si vede all'orizzonte per mezzogiorno-scirocco. Ritengo che si tratti di una unità nemica colpita dagli aerei.

11.00 - Tutte le navi sono in formazione serrata dirette su Milo. Mi mantengo di poppa alla flottiglia.

La torpediniera si adagia in un lento beccheggio. Sembra che si riposi dopo la sua cavalcata vittoriosa contro il nemico.

Scendo in coperta a poppa.

Dal portello delle macchine vedo uscire il Direttore e il Contabile, nudi, grondanti di sudore e di olio.

— Vieni a sentire il sotto! — mi dice il Signor Grasso. Scendo in macchina.

Il termometro segna 68°; ripeto: 68 gradi di calore. L'inferno eroico della gente di sotto.

12.15 - *Lasciata la flottiglia sotto Milo ritorno a venti miglia per 200° dall'isola dove la torpediniera* Alcione *mi ha comunicato esservi naufraghi.*

13.06 - *Sono all'incirca sul punto del combattimento dove trovo un piroscafetto che fuma ancora, mezzo distrutto dal fuoco nemico. Nelle vicinanze sono numerosissimi naufraghi. I primi che raccolgo mi comunicano che il piroscafetto apparteneva al gruppo « Suda » e che era rimasto indietro e poi stamane duramente colpito da un cacciatorpediniere inglese.*

13.30 - *« Marisudest » mi comunica che... unità nemiche dirigono verso nord... Rientrare subito a Milo.*

Ritengo di non poter abbandonare i naufraghi in acqua. Mando pertanto tutta la gente al posto di combattimento generale. Rinforzo le vedette e rimango sul posto per continuare il salvataggio.

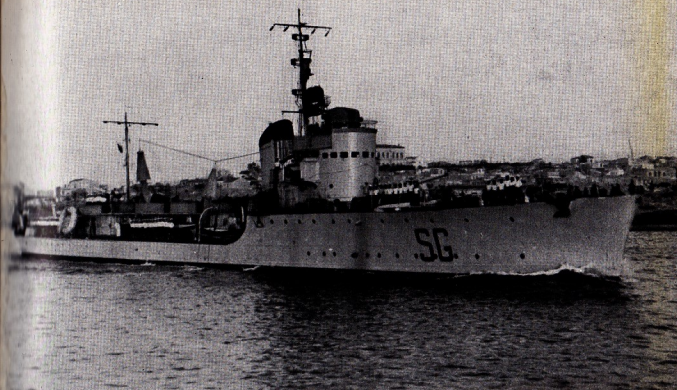
13.50 - *Ho raccolto tutti quelli che vedevo in mare. Alcuni naufraghi mi dicono che sul piroscafetto che brucia vi potrebbe essere qualcuno. Mi avvicino al piroscafetto e gli faccio un giro intorno facendo chiamare dai tedeschi. Nessuno risponde. Penso quindi che nessuno sia piú vivo a bordo. Dirigo per Milo a ventotto nodi.*

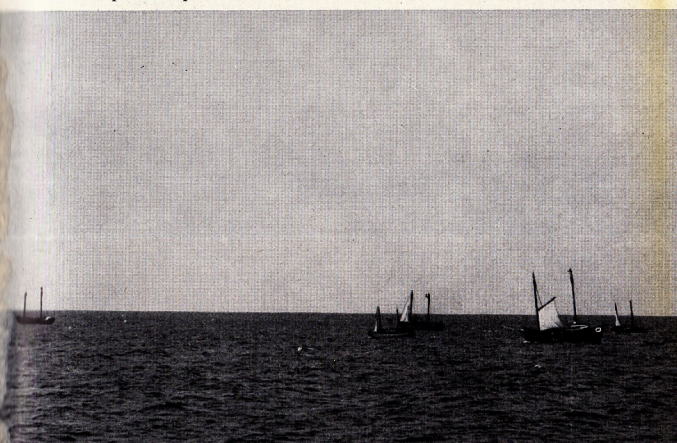
14.02 - *Fermo per raccogliere due naufraghi.*

14.07 - *Rimetto in rotta.*

14.20 - *Si avvista un'imbarcazione con dei naufraghi. Mi avvicino e fermo.*

14.27 - *Rimetto in moto. Ho imbarcato tre tedeschi e quattro greci. Questi ultimi sono il Comandante e il Capo Macchinista e due marinai del piroscafetto che abbiamo lasciato in fiamme.*

La lancia dei naufraghi si trovava tra me e gli incrociatori durante il nostro combattimento. Tutti e sette mi hanno riferito che le scie dei nostri siluri sono passate vicinissime alla loro imbarcazione e che hanno visto le due colonne d'acqua provocate dallo scoppio dei siluri e la nave

La torpediniera *Sagittario* esce da un porto italiano per una missione in mare.

Il convoglio di velieri scortato dalla *Sagittario* e destinato a sbarcare truppe a Creta per la conquista dell'isola.

La *Sagittario* alla fonda nella rada dell'isola di Milo, prima di salpare per Creta.

nemica saltare in aria, in un enorme globo di fuoco.

Con questi ultimi naufraghi ho a bordo oltre cento superstiti compreso l'equipaggio di uno « Stuka » caduto stamane. Molti sono feriti; tre moriranno a bordo; uno è stato ricuperato cadavere.

15.15 - All'altezza di Antimilo ricevo ordine di rientrare al Pireo alla massima forza.

18.20 - Passo le ostruzioni del porto del Pireo.

18.42 - Macchine libere. Mi sono ormeggiato alla testata del molo Trumpas dove sono pronti gli automezzi per lo sbarco dei naufraghi.

Dopo il combattimento, i marinai hanno inciso queste parole sul grasso che ricopre la testa di un siluro: « E se Lui ti dice va', tranquillo vai ».

Roma, 24 maggio.

Con l'aiuto del Capitano di Vascello Pecori-Giraldi, sono riuscito ad arrivare in tempo a Roma per sottoporre alla censura e per trasmettere poi a Torino il mio « rapporto di navigazione ». Il Comandante Pecori-Giraldi mi ha trasformato in « corriere speciale » di « Marisudest ». È un vero e proprio colpo di mano.

Il Maggiore Gubitosi dell'Ufficio Stampa della Marina è felice. Informa del mio arrivo la Segreteria del Capo di Stato Maggiore. L'Ammiraglio Riccardi mi riceve per consegnarmi le mie fotografie della nostra azione, che lui stesso aveva voluto « censurare », e mi mostra alla pagina 30 dell'*Almanacco Navale* una croce che egli aveva fatto con la matita rossa di fianco al nome della nostra balda torpediniera.

— L'ho fatta — mi dice — quando ricevetti la notizia che eravate andati all'attacco... e fortunatamente mi sono sbagliato!

L'*Almanacco Navale* del 1940 era già un simbolico cimitero di croci rosse.

Il Pireo, 27 maggio.

Sono di nuovo a bordo. A mensa, riferisco al Comandante sulla mia missione e sul fatto della croce. Tutti si toccano. Il mio giornale ha voluto dedicare alla nostra azione una intera pagina con cinque fotografie.

— E la censura? — mi chiede il Comandante.

— Tutto bene. L'Ammiraglio ha trovato da ridire solo sul fatto che, secondo lui, tutti i nomi delle torpediniere sarebbero femminili, anche se maschili. Voleva che scrivessi « la » *Sagittario*, ma gli ho detto che noi diciamo « il » *Sagittario*, perché il *Sagittario* è una torpediniera maschio.

Dal giornale di chiesuola del rimorchiatore *Boeo*.

(Il mattino del 20 maggio, avvistammo il rimorchiatore *Boeo* nei pressi dell'isola di Milo. Dirigeva per sud-ovest e sbuffava come un'antica vaporiera. Dopo il saluto con la bandiera, scomparve misteriosamente alla nostra vista, dietro l'isolotto di Antimilo).

Il 20 maggio, il rimorchiatore *Boeo* riceve l'ordine di recarsi nella zona di mare tra Milo e Creta per portare soccorso a un motoveliero che aveva fatto avaria ed era rimasto come un turacciolo a sballottare sulle onde di una maretta da maestrale. Doveva rimorchiarlo nei pressi di Maleme: lí dovevano sbarcare i soldati germanici a bordo.

Sulle indicazioni di un aereo, il rimorchiatore trova e prende a rimorchio la sperduta navicella e la sera, verso le 22, a una distanza di circa venticinque miglia da Maleme, avvista di prora, all'orizzonte, i bagliori di molte fiamme e le luci saettanti di proiettori che cercavano i bersagli nella notte fosca.

« La rotta viene mantenuta — si legge nel giornale di chiesuola del *Boeo* — e a mano a mano che le distanze si raccorciano vengono uditi gli echi di un violento cannoneggiamento.

« Il cielo si riga di proietti illuminanti che per le loro

caratteristiche vengono riconosciuti come proietti sparati da artiglierie navali.

« Si diminuisce la velocità e si continua sempre sulla rotta di Maleme.

« Le vampe di fuoco dei cannoni e il tiro illuminante cessano ».

Il rimorchiatore, giunto in vista delle scogliere di Capo Spada, si nasconde nelle ombre della notte, dirigendo sotto costa.

« Verso le ore 01.00 tre proiettori si accendono improvvisamente dalla sinistra.

« Fasci di luce azzurra spazzano il mare e investono la nostra unità, che, fortunatamente, non viene scoperta. I riflettori si spengono. Dopo una pausa di pochi minuti, si riaccendono e lampeggiano con intermittenze regolari ».

Il rimorchiatore, col motoveliero a rimorchio, riduce ancora la sua andatura per essere all'alba nel punto di atterraggio.

« Verso le 02.00 i proiettori si riaccendono e battono il mare pieno di ombre. Passano e ripassano sulla nostra unità, che, imperterrita come uno scarabeo, continua nella sua rotta.

« I proiettori si spengono, quando a cinquecento metri dalla prora passa veloce la sagoma di una torpediniera inglese.

« L'unità nemica sfila senza accorgersi di nulla.

« Poi tutto ridiventa calmo ».

Alle prime luci dell'alba, il rimorchiatore col motoveliero a rimorchio viene a trovarsi a due miglia circa dalla punta rocciosa di Capo Spada e, per timore di cadere sotto il tiro di qualche batteria nemica, si allontana verso sud-est, incontro a un mare che si gonfiava di vento.

« Alle sei e mezzo, l'eco di un violento fuoco antiaereo dalla parte di Cerigotto investe il nostro rimorchiatore che in filo al vento cerca di portarsi sulla rotta di Maleme.

« Vengono avvistate due zattere con una ventina di naufraghi a bordo.

« Il motoveliero è momentaneamente mollato e si procede al recupero dei naufraghi, tutti marinai tedeschi di un peschereccio che era stato cannoneggiato nella notte da un cacciatorpediniere inglese ».

(Quella notte, che precedette il giorno del *Sagittario*, la torpediniera *Lupo*, al comando del Capitano di Fregata Francesco Mimbelli, attaccò una formazione di incrociatori e cacciatorpediniere nemici, inserendosi coraggiosamente tra due incrociatori. Ne affondò uno, quello sulla dritta, e silurò il secondo che aveva sulla sinistra. La *Lupo* fu colpita numerose volte dai cannoni nemici. Fortunatamente le distanze erano cosí ravvicinate che i proiettili non scoppiarono, né lesero gli organi vitali della torpediniera. La *Lupo*, che era di scorta ad un convoglio di navicelle greche, cariche di soldati tedeschi, fu perforata da almeno 14 proietti nemici. Sul suo scafo e sulle sovrastrutture si contarono 28 grosse « asole ».

Il convoglio della *Lupo* non arrivò mai a Creta e fu decimato dai cacciatorpediniere britannici.)

Il Comandante del *Boeo* vista l'impossibilità di poter atterrare in pieno giorno sulla costa di Maleme, a pochi chilometri ad ovest di La Canea, prende a bordo della sua unità i soldati germanici del motoveliero per portarli in salvo alla massima forza nella rada di Milo.

Affondato il motoveliero, per guadagnare una maggiore libertà di movimento, il rimorchiatore dirige per nord, quando verso le 8 è costretto a tornare indietro, perché sotto Milo viene avvistato un nutrito fuoco antiaereo di alcune unità nemiche che, zigzagando, riparano verso il golfo di La Canea.

« La nostra unità viene cosí a trovarsi tra due fuochi.

L'unica via di scampo è la rotta per l'isola di Cerigotto, che, secondo le informazioni avute prima della partenza, era presidiata da una trentina di soldati greci, i quali disponevano anche di una batteria sulla punta sud dell'isola ».

Il Comandante decide di dirigere su Cerigotto e di sbarcare con le « forze » italiane e germaniche.

« Intorno alle 09.00, viene avvistato a nord-est di Cerigotto un forte tiro navale, da parte di quattro incrociatori e due caccia nemici contro unità piú a nord ».

(*Il fuoco delle artiglierie navali nemiche era diretto contro la nostra torpediniera.*)

Successivamente da bordo del rimorchiatore si assiste ad un attacco di *Stuka* contro le unità nemiche, che dirigono velocemente per sud. Gli aerei vengono col sole in poppa, a pochi metri dal mare, poi a una certa distanza dalle navi inglesi prendono quota per bombardarle con vertiginose picchiate. Le colonne d'acqua provocate dalle esplosioni delle bombe superano i torrioni degli incrociatori.

« Nel loro disordinato diradarsi, sotto la violenza degli attacchi degli *Stuka*, le navi nemiche si spingono sempre verso sud.

« Una delle unità viene a trovarsi a circa quattro miglia dal rimorchiatore. Il *Boeo* vede approssimarsi la sua fine senza poter opporre alcuna resistenza.

« Osservo distintamente la grossa, grossissima unità avversaria che brandeggia le due torri trinate di prora contro di noi ».

A bordo si raccolgono i cifrari e l'archivio segreto per buttarli a mare, quando una salva di sei colpi si abbatte a circa trecento metri dalla poppa.

« Si pompa a tutta forza.

« La nostra inerme unità tenta uno zigzag, ma una seconda salva le cade davanti alla prora, a cento metri.

« Aspetto la terza salva centrata, quando appaiono tre *Stuka*, due dei quali, incuranti del fuoco antiaereo, sgan-

ciano le loro bombe vicinissime alla unità nemica. Lo scoppio fa sussultare il rimorchiatore.

« Il terzo *Stuka* attacca da brevissima distanza la nave nemica e la colpisce con una bomba di grosso calibro sulla seconda torre prodiera.

« L'esplosione lacera l'aria e sull'acciaio della nave divampa una fortissima fiammata.

« Sono le 10.30.

« L'unità nemica sbanda paurosamente fino ad imbarcare acqua sulla coperta, poi con incendio a bordo dirige per levante.

« Riprendo la rotta per Cerigotto.

« Sul mezzogiorno si risente un nuovo cannoneggiamento da nord ».

A poche miglia da Cerigotto, il rimorchiatore avvista una zattera con due naufraghi a bordo, che vengono salvati. Sono due marinai inglesi, uno dei quali ferito gravemente; l'altro, incolume, raccontò di essersi salvato dal caccia *Greyhound* affondato da un aereo che lo aveva colpito con tre bombe sulla poppa.

Mentre il rimorchiatore cerca un approdo per sbarcare a Cerigotto, viene avvistata una unità da guerra inglese che dirige per nord a lento moto. Il bastimento appare fortemente sbandato.

Prima di atterrare a Cerigotto si vede all'orizzonte di levante una persistente nuvola di fumo nero. Dopo mezz'ora, quella nuvola si solleva sul mare deserto.

Nelle prime ore del pomeriggio, il *Boeo* dà fondo nel porticciuolo dell'isola di Cerigotto, che nella notte del 20 maggio era stata occupata da un piccolo contingente di truppe germaniche.

Accolti festosamente dalle truppe da sbarco, i nostri marinai, i soldati del motoveliero, i naufraghi inglesi poterono finalmente mangiare, perché le esigue provviste di bordo si erano esaurite.

Il domani il rimorchiatore riparte diretto verso una base della Grecia.

« Dopo poche miglia, si avvista un cacciatorpediniere inglese che attacca e affonda un peschereccio germanico. Dopo la prima salva che centra la piccola unità, tre *Stuka*, apparsi miracolosamente, colpiscono il caccia nemico che affonda in pochi secondi. I naufraghi tedeschi del peschereccio, salvati dal nostro rimorchiatore, informano che l'unità nemica affondata portava sulla prora la sigla "X 10".

« Si prosegue la navigazione.

« Nel tardo pomeriggio vengono salvati da una zattera alla deriva sei marinai inglesi ».

I naufraghi sono dell'incrociatore *Gloucester* che, il mattino del 22 maggio, era stato affondato in seguito all'esplosione di due siluri arrivatigli sulla dritta, al centro e sotto il torrione.

(*La testimonianza dei naufraghi inglesi è molto importante per noi del* Sagittario, *perché l'incrociatore affondato dalla nostra torpediniera, data la coincidenza dell'ora e della posizione e considerati i particolari del nostro attacco, poteva essere veramente il* Gloucester).

Salvati i naufraghi inglesi, il rimorchiatore passa, tra Cerigo e Cerigotto, sopra a un fiume di nafta, che saliva, gorgogliando, dal fondo del mare.

Come Dio volle, il *Boeo* arrivò in porto al Pireo, dopo aver razzolato ancora per un paio di giorni nello storico e mitico mare davanti a Creta.

Il Pireo, 28 maggio.

Odòs Plutonos, « caffè del gambero smagrito ». (Prima della guerra, il gambero in questione non era né grasso né magro; era solamente un gambero normale, dipinto con molta cura su un'insegna rossa. Con la guerra, il gambero smagrí per volontà di un ignoto, che scrisse « smagrito » sotto l'immagine del povero crostaceo).

Nelle ore di franchigia avevo preso l'abitudine di recarmi al « caffè del gambero smagrito » a bere una mastica e a godere la vista di tre bellissime donne graffite su una parete interna della bottega.

Erano tre bellissime donne da rapina, piú saporite delle tre famose dame discinte di Cnosso.

Amori, intrighi di sangue e caldo d'Oriente nel demone lineare del graffito, accarezzato dai clienti del caffè che avevano levigato e ingrassato col tempo le forme delle tre femmine.

C'era proprio d'avvitarsi le gambe per non buttarsi a pesce su quelle « tre fate », graffite con tanto amore di peccato.

Fuori, nel piccolo porto di Vromolimni, caldo di bonaccia.

Sotto l'insegna del « caffè del gambero smagrito » ritrovai Bragòz, Falchetta, Semaforo e Gratusa e un po' della loro gente sbolinata.

Tutt'e quattro avevano la licenza di « padrone » e navigavano l'Adriatico coi loro trabaccoli, facendo del piccolo cabotaggio tra Ravenna, Rimini, Pesaro, Ancona e ritorno fino a Chioggia e a Venezia.

Erano viaggi paesani e incontri alla buona sul mare con altre vele dagli stessi colori caldi, colori fatti di terra e di sangue, damascati secondo l'usanza romagnola con lune, stelle e sirene, gigantesche e primitive, nel gran campo giallo o rosso mattone della « maestra ».

Sulla vela del trinchetto, invece, priva di arabeschi, spaziava la fantasia dei mozzi di guardia alla bolina.

I quattro « padroni » avevano già riempito dei loro sogni tutte le vele, quando molti anni addietro sentirono per la prima volta sui bragozzi dei nonni l'odore del largo e dell'avventura. Erano marinai che non avevano piú nulla da scoprire in quel mare che era diventato un po' come l'aia di casa loro.

I nomi di uso corrente dei quattro « padroni » non erano quelli segnati nel registro dell'anagrafe, perché erano stati inventati in una famosa osteria sulla riva di un porto adriatico dove si radunavano, le sere di buriana, tutti i marinai, i pescatori, i calafati e i « padroni ».

Bragòz, « padrone » del *Maria Rosa*, buono come il pane, naso paonazzo, pancia grossa e tesa come la prora di un bragozzo; Falchetta, « padrone » dell'*Anselmina*, segaligno, faccia conservata nell'aceto, naso sottile e adunco come il becco della poiana; Semaforo, « padrone » del *Maria Liberata*, allampanato come lo stollo di un pagliaio, cervice calva e splendente piú della lanterna del faro di Castel di Mezzo; Gratusa, « padrone » del *Padre Eterno*, scorbutico e selvatico come un gatto quando lo si liscia contropelo.

Costoro erano i « padroni » dei trabaccoli, che si contendevano sempre la palma in ogni occasione.

La dichiarazione della guerra li colse riuniti all'osteria e accalorati in ribollenti discorsi di strategia europea che minacciavano di coinvolgere continenti ed oceani se un'improvvisa notizia — la Capitaneria avrebbe requisito i migliori trabaccoli — non avesse acceso quella sera, una nuova e piú grossa lite per questioni di gelosia.

Come al solito, ciascuno dei quattro « padroni » difendeva i pregi del proprio « bastimento » e si vantava che sarebbe stato chiamato per primo in Capitaneria.

Scommisero le reti, le vele, i trabaccoli, la luna e le stelle per adeguare le loro parole al crescere delle offese e degli improperi che saettavano nell'aria fumosa e piccante dell'osteria.

Ma, quella sera, la lite non finí come quelle numerose del tempo passato.

Nella notte, i quattro « padroni » rimuginarono il loro piano e il domani, segretamente, andarono in Capitaneria ad offrire ciascuno il proprio « bastimento », completo di attrezzi e di armamento, al Regio Governo.

Bragòz, Falchetta, Semaforo e Gratusa avevano barato per amor proprio e il Comandante del Porto li accontentò nel gioco.

Firmarono l'atto della requisizione. Furono militarizzati ed ebbero l'ordine di comprarsi un berretto da Sottufficiale della Regia Marina coi galloni di maresciallo.

In meno di un'ora da « padroni » divennero « Comandanti » e, subito dopo aver comunicato alla gente la notizia della loro investitura, pretesero di essere chiamati col nuovo titolo che la Marina aveva a loro conferito.

La guerra sul mare era incominciata.

Un giorno, i quattro Comandanti ricevettero l'ordine della partenza.

I trabaccoli presero il mare.

Sugli alberi di maestra sventolava la bandiera tricolore con la corona reale sullo stemma sabaudo.

Dopo molte e lunghe ore di navigazione a vela arrivarono in un porto militare.

Ormeggiati i « trabaccoli da guerra », i quattro Comandanti si presentarono al Comando.

Quando uscirono erano gonfi di orgoglio.

Radunarono sul molo la loro gente e parlarono.

— Siamo la primissima linea della flotta! — disse Bragòz, nominato per anzianità « capo flottiglia ».

— Siamo le ...vanguardie di tutte le navi! — comunicò Falchetta dimenticandosi una « a » a causa del dialetto.

— Facciamo parte di una *Divisione Speciale*! — aggiunse Semaforo.

— Siamo solo mezzi da sbarco! ...gnuranti! — concluse Gratusa.

E con questa invettiva il rapporto ebbe termine.

Alcuni giorni dopo arrivarono squadre di carpentieri, fabbri ed armaioli che misero sotto sopra i « bastimenti »: « Ordine dell'Ammiraglio Vittorio Tur, Comandante della *Divisione Ruggine* ».

Bragòz, Falchetta, Semaforo e Gratusa, al vedere quella rivoluzione si mordevano le mani, brontolando per timore di doverle menare sulla faccia di quegli screanzati che toglievano di mezzo gli alberi e le sovrastrutture dei loro trabaccoli.

Gli operai rizzarono sulla prora dei « bastimenti » molti scudi di acciaio e altrettanto fecero lungo i bordi, pestando, fresando e segando.

I quattro Comandanti guardavano con gli occhi torvi come se dovessero balzare all'arrembaggio da un momento all'altro con la loro gente per fare una grande piazza pulita.

Giunse in tempo l'Ammiraglio, venuto ad assistere all'istallazione delle mitragliere a prora dei trabaccoli.

L'Ammiraglio parlò ai marinai di quei nuovi e strani navigli da guerra e, alla fine, presentò il loro Comandante, un Tenente di Vascello, che vestiva la divisa grigioverde e portava un berretto della medesima foggia di quelli del battaglione « San Marco ».

I trabaccoli erano diventati dei cimicioni neri, grassi e piatti.

Le belle vele colorate dormivano nei gavoni di prora. Gli alberi giacevano sulla banchina e il galletto in sottana segnavento, che era in vetta all'albero di maestra, era stato portato nella stiva ad ornare la cuccetta del Comandante e a ricordare ai marinai, prima che si addormentassero, la lontana e faziosa Romagna.

I nomi dei trabaccoli erano scomparsi sotto la nuova tinteggiatura nero fumo. Sulle prore, sotto gli occhi di cubia, erano stati dipinti in rosso un numero e una lettera.

La toletta di guerra era finita. Bisognava soltanto saper aspettare la guerra.

I vecchi « padroni » e la gente dei trabaccoli si lasciarono a stento macinare dal nuovo sistema della vita militare, dalle esercitazioni e dalle lunghe attese.

La sera, dopo le manovre del giorno con le truppe da

sbarco, si sedevano stanchi sugli alberi sradicati dai loro « bastimenti ».

Commentavano i fatti della guerra e, prima di scendere nella stiva a dormire, cantavano come quando andavano liberi per mare:

Giovanotti che fate all'amore
Compatite la povera Bruna
Che dell'ago s'è rotta la cruna.

Una sera, richiamato da questi canti del tempo della nonna, incontrai i quattro Comandanti dei trabaccoli romagnoli.

Il Comando stava preparando allora l'azione su Corfú e sulle Isole Joniche.

Bragòz, Falchetta, Semaforo e Gratusa erano esaltati dall'idea dello sbarco.

Dopo qualche giorno li ritrovai in mare. Andavano a Zante, carichi di soldati, purtroppo, tedeschi. Io ero a bordo di un vecchio ferro da stiro, la R.N. *Azio*.

Un mese piú tardi, mentre passeggiavo sulla banchina del porto di Vromolimni, sentii gli stessi canti della nonna venire di lontano, da un angolo del porto dove velieri, pescherecci e barche erano accatastati su un'acqua nera di nafta.

In quell'angolo del porto, sul quale si era abbattuta con violenza la guerra, ritrovai i quattro trabaccoli romagnoli.

Erano venuti in avanscoperta, avanguardie della flotta italiana — come disse Falchetta — per partecipare allo sbarco a Creta.

La sera di quel giorno, vigilia anche della nostra partenza, mi trovai coi quattro Comandanti e con la loro gente a cantare e a bere.

— È la nostra ultima notte, — mi disse Bragòz — domani incontreremo il nemico. Allegri ragazzi!

La mattina dopo, i trabaccoli partivano, carichi di alpini tedeschi, verso il loro destino.

Il 18 maggio, i quattro trabaccoli erano in testa al convoglio dei pescherecci e delle motobarche che portavano verso Creta gli alpini tedeschi e le loro armi.

Rotta sull'isola di Milo. La navigazione fu tormentata per due giorni dal mare grosso e dalla scarsa visibilità. Tuttavia i trabaccoli tennero duro ed arrivarono a Milo il giorno 20, verso sera. Il convoglio si ritirò nella baia fresca e verde dell'isola, nell'attesa dell'ultimo balzo.

Il giorno 21, venne l'ordine della partenza.

Rotta su Candia. La torpediniera *Lupo* guidava il convoglio.

In testa erano sempre i trabaccoli italiani e un piroscafetto che rimorchiava il *Padre Eterno* con avarie al motore.

— Erano circa le 23 — mi raccontò Bragòz — e si navigava verso Candia, quando udimmo all'improvviso lo scoppio di una granata sulla sinistra del convoglio. Fu un tremendo « cazzotto » sul muso, quella cannonata degli inglesi. Quasi contemporaneamente la torpediniera *Lupo* accostava sulla dritta. In quell'istante mi accorsi che due navi da guerra, due incrociatori nemici, ci avevano preso in mezzo. Vedevo le due masse oscure delle navi inglesi, una sulla sinistra e una sulla dritta, quando passò come una saetta, nella luce improvvisa dei riflettori, la nostra torpediniera che dirigeva per l'attacco alla nave sulla dritta.

« Presa nel laccio dei riflettori, la nostra torpediniera venne investita dal fuoco dei cannoni nemici: un fuoco violentissimo che sarà durato quaranta secondi. I riflettori si spensero di colpo poi udimmo uno schianto fortissimo, seguito da una gigantesca vampata. Il Comandante Mimbelli aveva silurato e affondato uno dei due incrociatori nemici.

« Il nostro Comandante mi ordinò di accostare sulla nave inglese attaccata dalla *Lupo*. Poi ci allontanammo seguiti dagli altri trabaccoli. Il *Padre Eterno* di Gratusa era fermo.

lontano da noi. La rotta su Creta era sbarrata dalle navi nemiche che avevano acceso i riflettori e spazzavano il mare cercando di scoprire le imbarcazioni del nostro convoglio. Nei primi momenti, dopo l'accostata, molti colpi nemici caddero vicino a noi. Molte volte i riflettori ci illuminarono, senza mai scoprirci. Ad ogni sciabolata di luce che ci colpiva, il nostro Comandante mi ordinava prontamente di accostare in modo da mettere la poppa sul riflettore. Ci acquattavamo sul mare come gatti. Il nemico attaccava le poche imbarcazioni rimaste nelle sue vicinanze. Le altre erano riuscite a nascondersi nell'ombra ».

— E il trabaccolo di Gratusa?

— Gratusa è stato un eroe. Ho visto ieri i suoi marinai, salvati da un nostro rimorchiatore. Col motore che non poteva sviluppare tutta la sua potenza, Gratusa rimase sul suo *Padre Eterno* a saltare sulle onde tra le salve del nemico. La sua gente aiutò gli alpini tedeschi a mettere in mare le zattere di gomma; ormai non c'era piú nulla da tentare. A un centinaio di metri di distanza, il piccolo piroscafo che aveva preso a rimorchio il *Padre Eterno* bruciava, illuminando il mare all'intorno. Il *Padre Eterno*, quando lo vidi per l'ultima volta, era tutto rosso sotto il riverbero delle fiamme del piccolo vapore che ormai affondava, spegnendosi.

« Il trabaccolo di Gratusa non era stato ancora colpito. Gli alpini tedeschi presero posto sulle imbarcazioni di salvataggio, ma Gratusa coi suoi uomini volle rimanere a bordo del " bastimento ", per tentare di riparare alla meglio l'avaria al motore. All'occorrenza si sarebbero salvati sul battellino, che era ancora a poppa. E cosí fecero, ma prima vollero combattere. Infatti, quella notte, tra tutti quegli spari, sentimmo all'improvviso il tambureggiare secco della mitragliera di Gratusa. Lui stesso la manovrava, mi dissero i suoi marinai. Era sceso nella stiva per metter mano al motore, quando venne richiamato in coperta, perché una nave inglese veniva avanti minacciosa. Saltò fuori come

una belva. Urlò al nostromo di tenere la barra del timone sul nemico, poi corse alla mitragliera e sparò contro l'incrociatore. Poteva anche fuggire e nascondersi nel cavo di un'onda, ma Gratusa non era il tipo. Diresse contro la nave nemica con un coraggio da leone. Gli accesero addosso un riflettore. Puntò la mitragliera sul nemico e con una raffica bene aggiustata impallinò il riflettore che si spense. Il nemico accese un altro riflettore e Gratusa lo spense con un'altra raffica. Però, all'improvviso, la poppa del suo trabaccolo avvampò, colpita da una granata.

« I marinai, che si salvarono, ricordano ancora Gratusa in piedi vicino alla mitragliera e la bandiera tricolore della nostra Marina da Guerra, illuminata dalle fiamme. All'alba, ritrovammo i trabaccoli di Semaforo e di Falchetta vicini a noi. Mancava solo quello di Gratusa. Verso le 9 avvistammo dietro di noi, all'orizzonte, numerosi scoppi di artiglieria contraerea e poi aeroplani tedeschi che attaccavano in picchiata una formazione navale nemica. Poco dopo, sulla sinistra vedemmo una piccola nave da guerra che stendeva una cortina di fumo. Era una nostra torpediniera che dopo pochi minuti accostava sulla dritta, dirigendo decisamente contro la formazione navale nemica, che, liberatasi dall'attacco aereo, navigava verso ponente. Il nemico con tutti i suoi cannoni apriva il fuoco contro la nostra nave, che non mutò la sua rotta. Le salve le cadevano intorno, erano moltissime e facevano paura. Ne contai persino dodici, che caddero tutte insieme. Sulla prora della nostra torpediniera leggemmo le lettere " SG ". Zigzagando, la torpediniera accostava verso levante, poi verso ponente. Ad un tratto aprí il fuoco con tutti i suoi cannoni a ritmo acceleratissimo. (*Quella torpediniera era la " mia " nave, il* Sagittario *del Comandante Cigala Fulgosi. Quel giorno, si guadagnò la medaglia d'oro*).

« Il 23 maggio arrivammo a Milo.

« Il vecchio Gratusa fu tratto in salvo il 24 maggio.

Quando lo pescarono, aveva la bandiera del suo trabaccolo tra il busto e la camicia ».

Baia di Suda, 30 maggio.

Le canne sulla riva sud-est si curvavano sotto le folate del maestrale. Si piegavano e poi si innalzavano, sbattendo il ciuffo delle foglie lanceolate, come donne disperatamente protese sopra i morti che galleggiavano sulla nafta delle navi sventrate.

Le canne si affaticavano e si gastigavano per trattenere sotto il loro arco verde quei morti che il vento avrebbe spinto lontano dalla riva.

Il canto dei pettirossi tagliava il vento fresco sopra le canne; c'era ancora tutto il caldo della vita che i morti hanno perduto.

L'isola di Creta era stata conquistata.

Un elmetto coloniale inglese veleggiava verso la punta di Akrotiri, verso il mare che si destava là, lontano, col suo leggendario respiro di bue.

Il mare di Suda però era un mare di nafta. E sulla nafta il sole e il vento disegnavano delle rose iridescenti: i soli fiori che potevano, allora, nascere a Suda.

Verso il fondo della baia sembrava che galleggiasse ancora l'incrociatore *York*. La nave appoggiava, invece, su un basso fondale, squarciata dai mezzi speciali d'assalto dei nostri marinai.

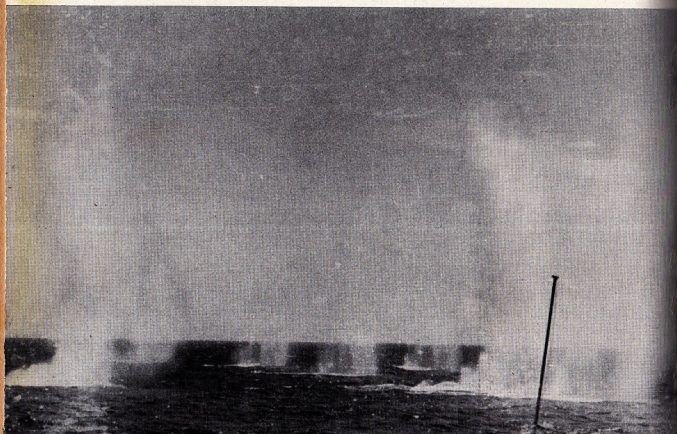
L'azione contro la Baia di Suda fu compiuta nella notte tra il 25 e il 26 marzo.

I due cacciatorpediniere « avvicinatori », il *Crispi* ed il *Sella*, con a bordo sei « MT », sei barchini esplosivi, al comando del Tenente di Vascello Faggioni, salparono alle 17.00 del 25 marzo da Stampalia. Alle 23.30 i due « avvicinatori » arrivarono nel punto x, a circa sei miglia dalla punta della penisola di Akrotiri, distante dieci miglia dall'imboccatura della Baia di Suda.

La torpediniera *Curtatone* è saltata in aria per urto contro una mina. Indugia nell'aria la colonna di fumo dell'esplosione.

Naufraghi italiani e tedeschi vengono presi a bordo della *Sagittario*.

All'orizzonte si profilano le sagome degli incrociatori inglesi; la *Sagittario* va all'attacco per difendere il convoglio.

Gli incrociatori inglesi hanno aperto il fuoco contro la *Sagittario.* Salve nemiche cadono davanti la prua della nostra torpediniera.

Alle 23.41 i sei mezzi sono in mare. Per mettere in mare i barchini solo trentacinque secondi. I piloti dei barchini erano il Tenente di Vascello Luigi Faggioni, il Sottotenente di Vascello Angelo Cabrini, il Capo Meccanico di 2ª classe Alessio De Vito, il Capo Meccanico di 3ª classe Tullio Tedeschi, il Secondo Capo Meccanico Lino Beccati ed il Sergente Cannoniere Giulio Barberi.

Il 24 marzo, per mezzo di un idrovolante, furono inviati a Stampalia i disegni, tratti da rilievi fotografici, delle posizioni delle ostruzioni e delle navi alla fonda nella Baia di Suda. Secondo i dati ultimissimi delle ricognizioni aeree, il 25 marzo, mattino, c'erano un incrociatore, due cacciatorpediniere e dodici piroscafi.

Raccolti dal Capo-Squadriglia, i barchini dirigono in formazione verso l'imboccatura di Suda. Superano quattro ordini di ostruzioni, tenendosi a ridosso della costa.

Primo allarme: segnalazioni con luci azzurre fra Punta Suda e Forte Suda.

Alle 02.45, i barchini aumentano i giri per avvicinarsi all'ultima ostruzione. Dopo dieci minuti, si vedono due luci. Si crede che siano le luci di un'automobile; sono invece i proiettori di manovra di un'unità da guerra. I proiettori illuminano un grosso gavitello da ormeggio in fondo al porto.

Alle 04.30, i barchini sono sull'ostruzione che viene passata a remi. I motori sono fermi.

Alle 04.45, consulto prima dell'attacco. A Cabrini e a Tedeschi viene assegnato l'incrociatore. Beccati e Faggioni rimangono di riserva per attaccare alla loro volta l'incrociatore nel caso che i due primi barchini avessero mancato il bersaglio. Barberi e De Vito puntano sulle navi nel fondo della rada.

Alle 05.00, Faggioni ordina a Cabrini e a Tedeschi di attaccare l'incrociatore, mentre il crepuscolo schiarisce.

Cabrini si avvicina fino a trecento metri dall'incrociatore che si distingue a malapena.

Alle 05.30, Cabrini si assicura che Tedeschi veda il bersaglio. All'attacco: i due barchini procedono affiancati con tutto il gas aperto. Alla distanza di circa ottanta metri, i due piloti immobilizzano il timone, tolgono la sicura e si lasciano cadere in acqua. Gli « MT » sono in punteria sul centro dell'incrociatore. Prima che i due piloti riescano a salire sul salvagente, odono distintamente il rumore provocato dall'urto dei due « MT » contro lo scafo dell'incrociatore e, qualche istante dopo, il fragore di una violenta esplosione.

L'incrociatore sbanda. Piú tardi, rimorchiato da un cacciatorpediniere, verrà portato in secco su un basso fondale della baia.

Sentiti gli scoppi dei barchini di Cabrini e di Tedeschi ed un'esplosione attribuita al barchino di Barberi, Faggioni e Beccati dirigono su una grossa petroliera, la *Pericles*. Beccati attacca e coglie il bersaglio a poppa. Mentre Faggioni sta per lanciare il suo « MT » contro la petroliera, vede spuntare un'unità da guerra mimetizzata che avanza, e l'attacca. Era l'incrociatore *Coventry*. L'azione fallisce, perché i barchini erano stati concepiti per colpire navi ferme. Il barchino esplode sotto la banchina. Anche un altro « MT » esplode contro terra. Il sesto fu ricuperato intatto dagli inglesi.

L'incrociatore *York*, fu abbandonato dal nemico. Dalla petroliera *Pericles*, squarciata, gli inglesi riuscirono a ricuperare solo una parte del suo carico di nafta.

Nella difesa di Creta, la *Mediterranean Fleet* perdette quattro incrociatori, sei cacciatorpediniere e quattordici unità minori. Tre incrociatori furono affondati dalle nostre siluranti ed uno gravemente danneggiato. L'offesa aerea tedesca, affondò un incrociatore e danneggiò tre navi da

battaglia, una portaerei, nove incrociatori, otto cacciatorpediniere e un'unità antisommergibile.

Gaudo e Matapan furono vendicati. Il successo delle operazioni fu dovuto non solo all'ardimento delle nostre forze sottili, ma anche al fatto che gli inglesi furono costretti a combattere senza avere la supremazia aerea nel cielo e sul mare di Creta per un periodo di appena due settimane. Alla nostra Marina toccò subire la stessa esperienza per tutta la durata della guerra.

La prima notte a Suda vidi qualche cosa di molto bello, qualcosa che si vede di rado se non nei mari dell'Oriente. La Baia di Suda era cosí fosforescente che, venendo da La Canea, se ne scorgeva il riflesso salire fino in cielo.

Quando mi affacciai sulla baia, tutta l'acqua scintillava, intessuta di stelle mobilissime.

Però i morti, che galleggiavano ancora, erano inguainati in una fiamma fredda. E giú nel fondo, i pesci producevano, muovendosi, una luce rotante, simile a quella di un faro.

VII. CABOTAGGIO LIBICO

Ras Alí, settembre 1941.

Da due settimane mi trovo qui, nel fondo del Golfo della Sirte, dove i giorni si contano dal tramonto e non dall'alba. Per i marinai di questo desolato ancoraggio la notte è vita.

Devo occuparmi del cabotaggio libico.

Abito sotto una scialuppa naufragata, sorretta da quattro fusti arrugginiti, e mi ci trovo bene. A un centinaio di metri di distanza c'è la baracca del « comando », con un alberetto per le segnalazioni a bandiera, una tenda indiana per sei marinai, quattro segnalatori e due nocchieri. L'arma piú importante, decisiva, di questa postazione del fronte a mare è un fucile inglese a cui è stata tolta la rigatura per poter sparare a pallini contro i topi cosiddetti delle piramidi. La loro carne è squisita, soprattutto se cotta allo spiedo. Con le schidionate di topi ci illudiamo di vivere da signori. Non possiamo, però, misurare la miseria di questo dimenticato posto piratico, perché è pari alla desolazione del gran deserto della Sirte.

Dietro la catena delle bianche dune marine, che ci difende dal deserto, è nata miracolosamente una piccola *thala*, una acacia. È l'unico *albero*, che si possa vedere in tutto l'arco del Golfo della Sirte.

Il mistero di questa *thala* m'incanta. Spesso mi ci siedo vicino per vederla piú alta, piú aerea, ma è sempre troppo fragile e sottile. La sua ombra è una ragnatela sulla sabbia.

Un giorno mi accorsi che dai suoi rami, favolosamente contorti, si distaccavano silenziosamente le spine. Il sole le

rosolava sulla sabbia infocata. Le spine si accartocciavano come gamberi sulla graticola.
Era cominciato l'autunno.

Ras Alí, 14 settembre.
Questa notte è arrivato all'improvviso, di poggiata, il *Filuccio Armonia*, un motoveliero del cabotaggio libico, che aveva sostenuto un combattimento contro aerei nemici.
Il *Filuccio Armonia* è l'immagine della nostra follia, della nostra guerra sul mare. Per trasportare i rifornimenti negli ancoraggi e sulle spiagge della Cirenaica, la Marina ha armato una flotta di velieri con gente dalle facce da galera, ma con occhi di angelo. Con questi fragili legni si osa sfidare un nemico piú forte e che diventa ogni giorno sempre piú forte.

Dal rapporto di navigazione del *Filuccio Armonia*.
Alle ore 12.10 circa avvistiamo un grande stormo di velivoli: contati nove. Apro il fuoco di difesa, perché conosciuta la nazionalità nemica.
Gettano bombe a sbaraglio; nella prima ondata colpiscono la vetta del bompresso del veliero Anna Zippitelli.
Il veliero fa una capriola ma galleggia sempre.
Si continua il fuoco di sbarramento.
Tornando all'attacco, lanciano bombe, mitragliano. L'arma di dritta colpisce l'apparecchio che ci lancia una granaiola di bombe da sinistra a dritta. L'arma di dritta continua a far fuoco al comando del cannoniere scelto Mellina Gaetano ed allievo cannoniere Volpe Salvatore, a caricare la detta arma.
Il velivolo viene colpito e perde quota e viene ad urtare sul nostro albero prodiero troncando l'alberetto che cagiona il non funzionamento della radio intenta a lanciare il segnale d'attacco e viene sospeso il detto segnale.
La nostra bandiera è sempre a riva.

L'apparecchio si capovolge e precipita in mare alla distanza di 150 metri sulla nostra dritta.
Veduto che gli apparecchi sono andati via faccio il conto delle munizioni consumate: l'arma di dritta aveva sparato 18 caricatori.
Pronti, mi consiglio col nostromo se devo perquisire i cadaveri dei nemici abbattuti e solo uno posso perquisire.
Dopo aver trovato i documenti che mi pregio consegnare alle Regie Autorità, con devozione del saluto militare mi allontano dal cadavere dell'aviatore inglese.
Con la lancia vado sottobordo al veliero Anna Zippitelli *e chiedo se hanno bisogno di niente. Siccome hanno quattro feriti non gravi di mitraglia nemica, torniamo sul nostro bordo per prendere liquori e la cassetta per medicazioni.*
La sera, fatto il debito conto, per la medicazione dei commilitoni feriti, n. 6 fasce e altre poche piccolezze, 1/2 litro di alcool denaturato.
Si prosegue la navigazione tutti all'erta giungendo a Ras Alí alle 20.30 ed alle 20.50 pronti a scendere in terra.
Senz'altro da rimarcare.
Questo singolare rapporto di navigazione reca la firma del « padrone » Comandante Livio Vassalle.

Mare della Sirte, 23 settembre.
Mi sono buttato in mare, come una ranocchia, dal motoveliero *Perché mi guardi?*, insieme con la sua gente. Sono stato sconfitto e per un pelo non ci ho lasciato le penne.
Il *Perché mi guardi?* oggi affiora dal mare, come uno scoglio, in un'insenatura vicino all'ancoraggio di Ras Alí. È affondato nello stesso mare, dove, in tempo di pace, veniva ogni anno a pescare le spugne.
Questa barca spugnara, andava in giro per il mare africano, cantando col suo bellissimo nome un inno alla nostra antica miseria che va sempre a vela. Partiva dopo la Pasqua

da Mazara del Vallo e ritornava prima della Pasqua: un anno di pesca, un anno di tribolazioni a pescare le spugne con la cava. Arrivava sulle secche di Kerkennah e pescava per sei mesi filati. Quando non c'era piú acqua a bordo per la cucina e per bere, prendeva terra. Faceva pulizia e viveri e, dopo quattro o cinque giorni, ripartiva per restare in mare altri sei mesi.

Vita da cani. Ma la gente cantava la sua malinconia, mentre dalla prora il nome bellissimo del veliero richiamava dalla distesa del mare le immagini care per gli spugnaioli devoti.

Annibale Santamaria, il « padrone » Comandante, mi disse che fu suo nonno a battezzare il suo vecchio veliero col nome di *Perché mi guardi?*, quando i carpentieri ed i meccanici gli misero sotto il castello di poppa un motore marino.

— Con quel nome, mio nonno voleva sfidare il mare. « Perché mi guardi? »

Ma il mare non rispondeva.

« Guardami, non vado piú a vela, ma a motore! »

— Mio nonno credeva di aver vinto la miseria e la fatica. Ed io, oggi, come mio nonno, ripeto al mare la stessa domanda e vorrei aggiungere: *Non guardare la nostra sconfitta che si avvicina!*

Questo antico discorso mi piacque e al « padrone » Annibale Santamaria dissi che mi sarebbe piaciuto fare una missione col suo motoveliero.

— Se lei si fida — mi rispose — sarebbe un onore per noi. Finora gliel'abbiamo fatta, ma le paure non le contiamo piú.

E cosí imbarcai a bordo del *Perché mi guardi?*.

Partimmo da Ras Alí la sera del 22 settembre con l'alta marea. I marinai del fronte a terra mi salutarono con commozione: « Coraggio, signor Roberti! ». Partimmo in convoglio con un altro motoveliero, l'*Eugenio*, e, nella notte, sul mare che stagnava, si allargavano i ciuf-ciuf-ciuf-ciuf dei due motori. Il Comandante mi dette un materassino e mi sistemai tra due fusti di nafta, con la testa sul salvagente.

Nel pomeriggio, dopo aver avvistato la stazione di vedetta di El Agheila, la gente dell'*Eugenio* cominciò a gridare. Erano le 15.30. Cinque *Bristol Blenheim* ci attaccarono con le mitragliere. Si tuffarono, divertendosi, uno dopo l'altro, facendo la ruota. L'*Eugenio* aprí il fuoco. Anche i nostri due « cannonieri » non perdettero un istante a rispondere nella seconda passata. Il primo aereo della formazione era bassissimo. Sfiorava il mare. La mitragliera sul castello di prora dell'*Eugenio* sparò poche raffiche.

Un attimo dopo, le fiamme scaturirono sull'ala destra dell'aereo che passò a pochi metri di quota davanti alla nostra prora. Nascosto dietro alcune cassette del carico, vidi distintamente i volti degli aviatori. Le mitragliere nemiche avevano ricamato il mare con quattro file di fiocchetti di schiuma. Fummo colpiti a poppa. Il Comandante Santamaria rimase in piedi sul gabbiotto del timone. Aveva dato tutta la barra a dritta per tentare di non prestare il fianco agli aerei nemici.

Ad un tratto, il primo *Bristol Blenheim*, perdette un'ala. Vedemmo una grande fiammata e l'aereo precipitò col muso sull'acqua.

I quattro velivoli si accanirono, bombardandoci e mitragliandoci. Volevano vendicarsi. Ma il « cannoniere » dell'*Eugenio* colpí un secondo aereo, che cadde in fiamme alla fine della sua picchiata, a dieci metri dal nostro motoveliero.

Il terzo aereo della formazione si allargò e ci attaccò puntando sulla nostra poppa. I nostri due mitraglieri, Sante Avezzano e Mario La Rosa, fecero fuoco. Le fiamme divamparono dal motore sinistro. Anche il « cannoniere » dell'*Eugenio* rispose. L'aereo sbandò, si riprese, sbandò ancora,

poi precipitò toccando il mare con la punta dell'ala sinistra e rotolò per qualche istante, sollevando un gigantesco ventaglio di schiuma. Ma, colpito al cuore, il cannoniere dell'*Eugenio*, Rodolfo Grossi, era caduto in ginocchio, cosí mi dissero, senza distaccare le mani dalla sua mitragliera.

Il quarto aereo ci attaccò di fianco, riducendo la nostra prora un colabrodo. Fu anch'esso colpito, perché sbandò fino a sfiorare con la coda il mare. Poi si riprese, allontanandosi. Mentre lo osservavo e forse pensavo che gliel'avevamo fatta, fui scosso da un'esplosione. Per un attimo rimasi inchiodato dietro il mio riparo, poi mi alzai in piedi e non so come mi trovai dietro il castello della timoniera. Era scoppiato un fusto di benzina. Dopo pochi secondi, le fiamme divamparono, urlando.

Non c'era nulla da fare. Il Comandante gridò: « Tutti a mare! ». E, insieme con tutti gli altri, mi buttai in acqua come una ranocchia. Il Comandante ricuperò la bandiera a poppa e si tuffò.

Le fiamme, che avevano invaso tutta la coperta dell'imbarcazione, fecero da vela, spingendola sulla costa.

Rimanemmo in acqua venti minuti, mezz'ora, un'ora, non ricordo. A che cosa pensassi, non ricordo. Avevo freddo. Il Comandante, che mi era vicino, mi disse: « Quei figli di malefemmine mi hanno fatto fesso! ». Poi gridò: « Ci siamo tutti? ». Ma nessuno rispose. E non vedevo nessuno, tranne il Comandante, vicino a me. Non vedevo neppure la costa che doveva essere ad un miglio di distanza ed ebbi paura, sí, paura di morire. Ero un niente in mezzo al mare. Il freddo mi saliva lungo le gambe. Lo sentivo che mi mordeva i muscoli. Cercai allora di sdraiarmi sull'acqua, di fare il morto, ma non ci riuscii. Pensai di togliermi il salvagente, poi capii che cosí avrei affrettato la mia fine. Mi vidi allora sul fondo bianco sabbioso del mare con le braccia in croce. Ebbi veramente paura e cominciai a nuotare.

Volevo fuggire, scegliere un altro fondale, quando sentii il ciuf-ciuf dell'*Eugenio*.

Mi raccolsero insieme con il Comandante. Tutti i nostri erano stati già salvati. Sotto il castello di prora riposavano per sempre il « cannoniere » Rodolfo Grossi e il tenente pilota Harold Somsen della R.A.F., ricuperato esanime dal mare.

Sbarcammo sulla spiaggia della stazione di vedetta di El Agheila, calandoci in mare per la seconda volta, perché il battellino dell'*Eugenio* era stato ridotto ad una schiumarola.

Il *Perché mi guardi?* era finito sulla costa.

Il mare, salendo, aveva spento l'incendio. La sua bellissima prora falcata era stata distrutta. Ma sulla poppa, che appena affiorava, il mare lambiva il suo nome: « *Perché mi guardi...* se la nostra miseria va sempre a vela? ».

Ritornai in Italia in aereo.

VIII. « AMANUENSE D'ASSALTO »

Nel febbraio 1942, fui assegnato ai mari africani, e, oggi, mentre cerco di raccapezzarmi nei miei ricordi, caricati alla rinfusa, mi domando come mai sono ancora vivo.

Sono stato alle dipendenze di « Marilibia » fino alla caduta di Tripoli e di « Mariafrica » fino a pochissimi giorni prima della caduta di Tunisi. La ruota della mia Fortuna aveva girato non proprio sul burro e sulle alici, ma aveva resistito a tutte le traversie della guerra che si avvicinava alla sua tragica e dura conclusione.

Mentre sto ricuperando dalle pieghe confuse della memoria i miei ricordi, naufragati nelle tempeste delle bombe, dei siluri e delle cannonate sul fronte a terra della Libia, prima, e della Tunisia, dopo, mi domando ancora come i nostri marinai abbiano potuto resistere con tanta tenacia e con tanto eroismo di fronte ad un nemico che diventava sempre piú forte e piú aggressivo. Contro i suoi mezzi tecnici, noi eravamo assolutamente impotenti e ciechi e sordi, soprattutto di notte. Tutti i comandanti delle nostre unità da guerra, tutti i comandanti delle navi mercantili, tutti i nostri marinai sapevano che gli inglesi possedevano dei radiolocalizzatori che « vedevano » di notte e sul mare e dal cielo, mentre i nostri occhi, accecati dai bengala o dalle vampe dei cannoni, ci servivano solo a guardare la morte in faccia.

Ancora oggi mi domando quale sia stata la forza che li ha sorretti soprattutto negli ultimi periodi della guerra, quando andar per mare significava essere attaccati sicuramente e puntualmente nelle strettoie delle nostre ultime

rotte africane. Non si poteva sfuggire alla aggressività del nemico che diventava sempre piú insidiosa, mentre le nostre difese diventavano sempre piú inefficaci ed insufficienti. La inevitabilità degli incontri soprattutto notturni mi terrorizzava e ancora oggi rabbrividisco. Eppure la nostra gente teneva duro e passava al contrattacco con sicuro coraggio, sempre, anche quando nel mare bruciavano, o saltavano in aria i piroscafi dei convogli.

Ancora oggi mi domando perché proprio nei giorni piú sinistri e piú tragici della lunga « battaglia dei convogli », la nostra gente di mare abbia saputo sostenere l'urto delle forze nemiche con tanta indomabile fierezza.

Ma ancora oggi non so rispondere a questo interrogativo. L'amor di patria? Il senso del dovere? La disciplina? Lo spirito di sacrificio? No. Queste retoriche domande sono solo dei palliativi burocratici; non giustificano le fatiche, gli eroismi, gli olocausti e soprattutto la caparbietà della resistenza, quando la ragione ci urlava che ormai tutto era perduto.

Un giorno dell'ottobre del 1942, a bordo della torpediniera *Calliope* — avevamo lasciato Tripoli per andare incontro ad un convoglio che scendeva lungo il « viale della morte » che randeggiava le tragiche secche delle Kerkennah — cercavo di interpretare il mistero della nostra *cocciutaggine*, conversando, fuori, sull'aletta di plancia a dritta, col Comandante Pighini.

— No, mi rifiuto di credere che sia la forza della disperazione che ci sostenga — mi diceva il Comandante del *Calliope* — perché la forza della disperazione si esaurisce nel momento stesso in cui si manifesta. È la forza della disperazione che induce talvolta un Comandante a colare a picco con la *sua* nave. E lo capisco. E capisco anche il dramma di quei pochi che, avendo visto la *loro* nave smantellata, colpita a morte, vollero andare a fondo, ma furono respinti dal mare e miracolosamente riportati a galla dal rigurgito

dell'aria. Non è la forza della disperazione che anima la nostra *cocciutaggine*, come tu dici.

— Che cos'è allora? L'altro ieri, il generale Bonomi mi ha fatto vedere le fotografie del fronte di El Alamein fatte da un ricognitore. Gli automezzi sono cresciuti come funghi. Nascono di notte. Sono oltre duemila. Arrivano lungo la rotta del Capo di Buona Speranza... per loro e non per noi!

— Lo so, ma tu perché sei qui con noi?

— Perché tu mi hai invitato a fare una missione con la tua torpediniera.

— Non basta.

— Ho accettato per non fare la figura di colui che si ritira da una missione pericolosa, e ormai son tutte pericolose...

... Le vedette in controplancia avvistano un *Sunderland*. Volava basso all'orizzonte: maledetto! Il Comandante impartisce gli ordini affinché venga segnalato l'avvistamento. La torpediniera è in allarme. Continuiamo sulla nostra rotta. Il *Sunderland* ci accompagna. Certamente ha già segnalato che una torpediniera naviga verso il « viale della morte ». Tra qualche ora, quando avremo preso in consegna il convoglio, incapperemo nell'attacco di qualche sommergibile o di qualche aerosilurante. I serventi del pezzo di prora vogliono sparare sul *Sunderland*.

— È troppo lontano! — replica il Comandante.

— Solo un paio di colpi — insiste capocannò.

— Proviamo, non si sa mai, signor Comandante! — chiedono i marinai.

— E va bene. Concesso. Ma non piú di tre! — esclama il Comandante. Poi, rivolgendosi a me, mi dice: — Bisogna accontentarli.

Scendo in coperta a prora. Capocannò prepara il tiro. I cannonieri brandeggiano il pezzo. « Fuoco! ». Parte il primo

colpo. Dopo pochi secondi, sotto il *Sunderland*, si solleva una minuscola colonna d'acqua. « Fuoco! ». Parte il secondo colpo. Il *Sunderland* è colpito in pieno, centrato. È incredibile. Il sinistro uccellaccio precipita. Grida di gioia. Capocannò e i suoi ragazzi saltano dalla gioia. Mi abbracciano. È miracoloso. Il Comandante ordina di mettere la barra sul punto dove l'aereo è precipitato. Galleggia ancora. La distanza è tra i cinque e i seimila metri. Risalgo in plancia.

Il Comandante mi dice:

— È assurdo, inconcepibile!

È un colpo di fortuna. Nessuno ci crederà. Eppure è cosí.

Arriviamo sul luogo dove l'aereo è caduto. Dei suoi uomini nessuna traccia. Raccogliamo dei rottami « per dimostrare a Marina Tripoli — mi dice il Comandante — che non siamo dei visionari e che io non sono impazzito! ».

Sí, è stato un colpo di fortuna.

La torpediniera è elettrizzata. La gente è felice. La mano della fortuna la protegge. Si è risvegliato il suo spirito aggressivo.

— È proprio vero che tu sei un gobbo reale! — mi dice il Comandante. — Tu non sbarcherai piú!

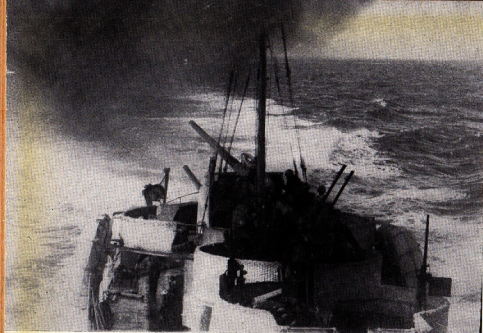
E la notte passò liscia. Riportammo a casa il convoglio che era composto di tre piroscafi, carichi di munizioni innescate e di fusti di benzina e altri materiali, tre vecchie carrette che se fossero state colpite da un sasso sarebbero saltate in aria, scoppiate come una castagnola.

In quei giorni si preparava l'offensiva che doveva riportare le forze italo-tedesche a Tobruk e poi fino ad El Alamein.

Il mio compito in Africa era sempre lo stesso. Dovevo descrivere per il mio giornale la « battaglia dei convogli », che era tutta la nostra guerra sul mare.

Ma, poiché la censura romana per ovvie ragioni di

La rotta a zigzag della *Sagittario* per sfuggire al fuoco nemico.

All'orizzonte due colonne di fumo indicano che i siluri lanciati dalla *Sagittario* contro gli incrociatori inglesi hanno fatto centro. Colpito in pieno, l'incrociatore *Gloucester* affonda rapidamente.

Dopo l'affondamento dell'incrociatore *Gloucester*, la *Sagittario* si disimpegna dal nemico.

Il comandante della torpediniera *Sagittario*, Tenente di Vascello G. Cigala Fulgosi.

L'esultanza dell'equipaggio della nostra torpediniera dopo aver constatato l'affondamento del *Gloucester*.

segretezza militare e per molto meno ovvie ragioni politiche vietava che si menzionassero gli episodi piú dolorosi e quindi piú eroici della « battaglia dei convogli », fui costretto quasi sempre a « friggere l'aria ». Se nei limiti del possibile la stampa e la radio fossero state un poco piú libere, gli italiani avrebbero saputo quanto sia stata ardua e sanguinosa la « battaglia dei convogli » che ebbe inizio il 10 giugno del 1940 e si concluse il 13 maggio del 1943 con l'occupazione nemica della penisola di Capo Bon.

È umanamente impossibile per il cronista raccontare questa lunga ed immane battaglia navale che per 1.090 giorni, dall'inizio della guerra fino alla caduta della Tunisia, non ebbe mai un momento di sosta, e alla quale parteciparono tutte, ripeto tutte, le unità della Regia Marina, dalle corazzate fino alle navicelle guardiaporto, e tutte le navi della nostra flotta mercantile, dagli umilissimi motovelieri fino ai transatlantici, dalle motobarche fino alle piú spompate carrette.

Questa lunga ed immane battaglia fu intessuta come una grande rete, distesa tra le coste meridionali dell'Italia e quelle della Libia, dell'Egitto ed infine della Tunisia. Con questa rete avremmo dovuto pescare la vittoria. Ad ogni maglia corrisponde un'azione bellica, un attacco ed un contrattacco, un agguato ed un'incursione, uno scontro, che spesso si risolveva nel giro di pochi minuti. Nei 1.090 giorni di guerra sul mare, gravi furono le perdite: non potemmo riparare le maglie lacerate dai siluri, dalle bombe e dai cannoni. Ci venne a mancare il refe e soprattutto la nafta e perfino la « motorina ». Affiancati dagli aviatori, i nostri marinai fecero miracoli. Ma, alla fine, la nostra rete era talmente sbrindellata e sbranata che la vittoria fu pescata dal nemico.

Durante la guerra di Liberazione — ero sempre con la Marina — incontrai sulle montagne della Ciociaria una

donna che si tolse dal busto alcune lettere e me le porse dicendomi: « Leggile, per piacere, tu che sei istruito! ». Le lessi. Erano di suo figlio Righetto che era stato fatto prigioniero poco dopo l'inizio della guerra; venivano dall'India. « Leggi, leggi! », insistette la donna. « Vedrai che in ogni lettera mi chiede come sta la zia Vittoria, ma io non ho né una sorella né una cognata che si chiami Vittoria. Vittoria non è un nome ciociaro. Don Angelo, il nostro parroco, mi disse che doveva trattarsi della vittoria, della vittoria dell'Italia, e mi fece sempre scrivere che la zia Vittoria stava male, sempre male. Solo una volta mi disse di rispondere che la zia Vittoria stava un pochino meglio. Era l'estate del 1942. Don Angelo mi spiegò che i nostri poveri soldati che facevano la guerra nel deserto, dove non nasce neppure un filo d'erba, avevano preso una città che si chiama Tobrucca. Oggi, però, mi sembra che la zia Vittoria sia proprio morta e non so che cosa scrivere al mio Righetto. Se tu sapessi quanto mi dispiaccia dovergli dire che è morta! Che vuoi farci? Contro la morte non si può combattere, eppoi son già due mesi che la postina di Veroli non viene a ritirare le lettere. E tu che mi dici? ».

Per la Marina, la zia Vittoria era morta il 23 gennaio del 1943, il giorno in cui cadde Tripoli.

Dall'estate del 1942, quando diminuí l'azione aerea su Malta per annullarsi praticamente nel novembre, le perdite della Marina furono molto gravi. Malta accrebbe la sua efficienza come base per un numero sempre maggiore di bombardieri e di aerosiluranti. Nel gennaio 1943, la Marina non poté piú rifornire l'esercito italo-tedesco in ritirata. I porti della Libia caddero nelle mani degli inglesi uno dopo l'altro.

Dall'inizio della guerra fino alla caduta della Libia furono convogliati 1.789 piroscafi-viaggio per un totale di 896 convogli con una perdita di 151 navi mercantili, pari

all'8,4 %. Le tonnellate di stazza lorda sono state complessivamente 8.821.566. Il 91,6 % degli uomini e l'86 % dei materiali giunsero a destinazione.

I trasporti effettuati da unità da guerra furono 460. Nei servizi di scorta sono state impiegate 1.913 siluranti-viaggio. In complesso, si può dire che in media presero il mare per tutta la durata del conflitto, fra grandi e piccoli, circa cinque convogli al giorno.

Dopo la caduta della Libia, la guerra si trasferí in Tunisia e su 429 piroscafi-viaggio, ripartiti in 242 convogli, la perdita fu purtroppo del 16 %, perché i nostri mezzi di difesa non consentirono piú una sufficiente protezione dei mercantili.

Durante la campagna tunisina furono impiegati 344 piroscafi di cui 154 si perdettero in mare o in porto e 138 furono danneggiati. Solo 52 piroscafi uscirono incolumi dalla « rotta della morte »: cosí veniva chiamata la rotta tra la Sicilia e la Tunisia.

Le perdite percentuali sulla brevissima « rotta della morte » furono quasi il doppio di quelle subite nel traffico con la Libia.

Le traversate compiute dalle unità da guerra furono 409 per un insieme di 968 unità-viaggio. Durante la battaglia per la Tunisia, furono in mare quotidianamente 5,4 tra siluranti e corvette. Le unità militari perdute furono 147 di cui 76 in mare e 71 in porto. Di queste ultime, trentotto furono autoaffondate all'atto dell'abbandono della Tunisia. Su 77.741 uomini partiti per la Tunisia ne scomparvero 5.495, e su 433.169 tonnellate di materiali se ne perdettero 126.637.

Queste cifre e queste percentuali sono state ricavate dalla rigorosa e minuziosa documentazione, pubblicata dopo la guerra, con esemplare osservanza della verità, dall'Ufficio Storico della Marina Militare.

« Quale termine di paragone » cosí ha scritto, nel

1958, il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Ammiraglio di Squadra Corso Pecori-Giraldi, « si pensi che, fino allo sbarco degli Alleati in Algeria, la Marina britannica (oltre ad un traffico locale nel Mediterraneo Orientale con la Grecia fino al maggio 1941 e con Tobruk nel periodo in cui questa base fu in mano inglese) ha allestito nel Mediterraneo *soltanto dodici importanti convogli* per rifornire Malta e che quasi tutti sono stati fortemente falcidiati dagli attacchi aeronavali italo-tedeschi... Le modeste percentuali delle nostre perdite dicono, con l'eloquenza inconfutabile delle cifre, che — nonostante gli inevitabili errori, nonostante la carenza di nafta, manifestatasi dopo aver esaurita alla fine del 1941 la riserva di quasi due milioni di tonnellate, con le quali si era entrati in guerra, nonostante la mancanza del radar e delle portaerei — la Marina Militare e la Marina Mercantile si sono prodigate fino al limite delle umane possibilità ».

Fra il dicembre del 1941 ed il gennaio del 1942, un nuovo corpo aereo tedesco fu dislocato in Sicilia per riprendere il bombardamento di Malta.

Nel mese di aprile del 1942, la pressione aerea sull'isola raggiunse la sua massima efficacia e gli inglesi furono costretti a sgombrare i velivoli e i sommergibili. Le navi di superficie avevano abbandonato Malta non appena si delineò l'offensiva aerea tedesca.

Durante il mese di aprile, le perdite di materiali avviati via mare furono praticamente nulle, come lo erano state nei mesi di gennaio e febbraio.

Il massiccio martellamento aereo di Malta favorí l'offensiva del corpo di spedizione in Africa.

Alla fine di aprile, quando il corpo aereo tedesco fu costretto a ridurre l'intensità dei suoi bombardamenti, perché impegnato sempre maggiormente sul fronte egiziano, Malta ritrovò la propria efficienza. I sommergibili, i bombardieri e gli aerosiluranti britannici ripresero ad attaccare

i nostri convogli diretti in Libia con una aggressività sempre piú insidiosa. Il nemico aveva migliorato i suoi mezzi offensivi e perfezionato la tattica di combattimento.

Con Malta, situata al centro delle rotte tra l'Italia e la Libia, gli inglesi hanno vinto la lunga e dura « battaglia dei convogli ». Quando veniva bombardata, le nostre perdite diminuivano automaticamente e quando le azioni aeree si riducevano, automaticamente aumentavano le nostre perdite.

Ancor prima dell'inizio della guerra, la Marina aveva studiato la possibilità di un'occupazione di Malta. Il primo studio sembra che risalga al 1938. Successivamente, quest'operazione venne presa piú concretamente in esame in un progetto che fu posto allo studio nel maggio del 1940. La questione, invero spinosa, fu nuovamente esaminata in tutti i suoi aspetti a partire dalla fine del 1941. Furono approvati i piani operativi particolari; ma l'operazione, che avrebbe dovuto effettuarsi nella primavera-estate del 1942, non poté mai essere eseguita, a causa dell'impossibilità congenita dei tedeschi di comprendere l'importanza di qualunque problema di strategia navale.

Mentre le forze italo-tedesche si accingevano ad iniziare l'offensiva, che doveva condurle fino ad El Alamein, la Marina non aveva piú nafta.

Nella notte tra il 3 ed il 4 giugno, la motonave *Giuliani,* che era partita da Taranto per Bengasi, scortata dal cacciatorpediniere *Freccia* e dalle torpediniere *Pegaso* e *Partenope*, fu attaccata a piú riprese da aerosiluranti. Il convoglio era stato illuminato da una serie di bengala. L'azione aerea si protrasse per oltre due ore e alle 04.52 un siluro, sganciato da breve distanza, colpí la motonave a poppa a sinistra. Il *Freccia* tentò di rimorchiarla. Ma l'operazione non poté essere portata a termine per il progressivo allagarsi della nave colpita. Anche un rimorchiatore, uscito da Bengasi, non ebbe successo. La motonave, una veterana dei

convogli africani, rimase a galla fino alla notte tra il 4 e il 5.

Marina Bengasi, vista l'impossibilità del rimorchio, diede ordine al caposcorta *Freccia* di accelerarne l'affondamento. La triste operazione fu effettuata dalla *Partenope*.

Entrate a Bengasi, le due torpediniere non poterono essere rifornite di nafta, che si trovava nei depositi della *Giuliani*. Fu necessario vuotare le *casse* di altre due torpediniere per consentire alla *Pegaso*, alla *Partenope* e al *Freccia* di rientrare a Taranto. Le due torpediniere immobilizzate per mancanza di nafta, non poterono uscire per la caccia ai sommergibili, alla quale erano state destinate.

Nello stesso giorno, a Taranto, si dovettero togliere cinquecento tonnellate di nafta alla *Cesare* per darle ai cacciatorpediniere, che dovevano scortare un convoglio diretto a Tripoli.

Il Comando Supremo della Marina germanica, che aveva promesso nafta romena e tedesca, aveva una disponibilità appena sufficiente per il fabbisogno strettamente necessario delle sue forze navali.

Alla vigilia della rioccupazione di Tobruk, accadde un episodio estremamente doloroso, su cui dovetti giurare di non parlarne se non dopo la fine della guerra.

La sera dell'8 giugno, il cacciatorpediniere *Usodimare* che scortava la motonave *Pisani*, fu colpito da un siluro che esplose sul fianco destro, al centro. Spezzatosi in due, il cacciatorpediniere affondò rapidamente. Il convoglio della *Pisani*, proveniente da Napoli, scortato dall'*Usodimare* e dal *Premuda*, un cacciatorpediniere ex jugoslavo, si era congiunto alle 20.50 dello stesso giorno con un altro convoglio proveniente da Palermo e composto dalla motonave *Sestriere* e dalle torpediniere di scorta *Circe* e *Lince*.

Alle 21.23 l'*Usodimare* fu silurato non da un sommergibile nemico, ma da un battello italiano, l'*Alagi*, che aveva

riconosciuto la sagoma del *Premuda* come quella di un cacciatorpediniere britannico. Il *Premuda*, era stato, in effetti, costruito nei cantieri di Glasgow, e aveva la stessa sagoma dei cacciatorpediniere inglesi del tipo « H ». Dell'*Usodimare* furono salvati 165 uomini, tra cui il Comandante.

Derna, 19 giugno 1942.

Le forze motocorazzate italo-tedesche hanno aggirato Tobruk e puntano verso l'Egitto. Si aspetta la resa delle truppe britanniche della guarnigione di Tobruk.

Sono pronto a muovere col mio camioncino 1100.

Segretamente « Marilibia » mi ha affidato una missione da « amanuense d'assalto ». È la prima volta che viene usato questo termine bellico, la cui paternità appartiene al Tenente di Vascello Della Croce, aiutante di bandiera dell'Ammiraglio Lombardi.

Dovrei essere fiero, ma il compito che mi è stato assegnato non mi convince: è rischioso e soprattutto grottesco. Dell'*ordine di operazione* non esiste alcuna traccia. Infatti, fu un ordine verbale.

« Devi fare in modo — cosí mi è stato detto — di arrivare prima dei tedeschi al Comando Marina di Tobruk. Sui muri del Comando Marina di Tobruk dovrai scrivere queste parole: *Besetz,*[1] *Regia Marina italiana*, e la data. Mi raccomando, non ti sbagliare nella data! Poi, difendi la posizione fino al nostro arrivo. Come corrispondente di guerra, accreditato anche presso il Comando del Corpo di Spedizione tedesco, potrai riuscirci ».

Commento ufficioso all'*ordine di operazione*: « I tedeschi occupano tutti gli edifici che ci appartengono e per sloggiarli bisogna che intervenga Hitler personalmente ».

Alle 14.00 parto accompagnato da Giacomino, la mia ordinanza-autista. A bordo ho caricato un fusto d'acqua,

[1] « Occupato ».

cinque tanche di benzina, la cassetta dei viveri e una piccola damigiana di vino della « sussistenza » che sa di nafta. Il mio armamento convenzionale si compone di un fucile-mitragliatore, un moschetto ed un coltello da caccia; il mio armamento segreto, due barattoli di vernice nera, un pennello e una bandiera della Regia Marina di terza grandezza.

Alle 12.30 del 21 giugno, raggiungo il Comando Marina di Tobruk. Scrivo bravamente quattro *Besetz*, e sull'ingresso dell'edificio isso il mio piccolo tricolore. La missione è compiuta.

Respingo due tentativi d'incursione da parte del mio nemico. Avevo avuto l'ordine severissimo di non entrare nella sede del Comando, perché si temeva che la *Royal Navy* l'avesse minata.

Alle 17.15 cinque soldati tedeschi aggirano la mia posizione e da una finestra riescono ad entrare nell'edificio coll'intenzione di saccheggiare la *canteen*. Alle 17.20 sento due forti esplosioni e grida di dolore.

Seguito da Giacomino, entro nel Comando e, nel locale della mensa, al pianterreno, vedo in una nuvola di fumo acre, due soldati caduti a terra riversi e gravemente feriti. Degli altri tre, inebetiti dalle esplosioni, ma ancora in piedi, due hanno il volto e le mani sporchi di sangue.

Avevano stappato due fiaschi di Chianti, che gl'inglesi avevano minato.

Portiamo fuori i feriti e li consegnamo ai primi tedeschi che incontriamo.

Il mattino del 22 giugno, gli artificieri della Marina trovano nella cambusa della *Royal Navy* altri sei fiaschi minati.

IX. LA « BATTAGLIA DEI CONVOGLI »

Dopo la riconquista di Tobruk, i giovani vecchi della guerra, che avevano già fatto molti capelli bianchi nelle buche africane e davanti alle vampate della lunga « battaglia dei convogli », assistettero ad una improvvisa eruzione di euforia, ad un ingiustificato fenomeno di follia collettiva che travolse in una ingiuriosa tragicommedia il maggiore responsabile della guerra, i suoi « moschettieri » e i vuoti cervelli della sua diplomazia, i burocrati della facile vittoria.

Dopo la riconquista, Tobruk cadde in preda ad una incredibile e barbaresca confusione. Per due giorni i vinti si confusero coi vincitori. I 28.000 prigionieri britannici vagarono per due giorni nei valloni ad oriente di Tobruk prima che potessero essere rinchiusi in improvvisati recinti di filo spinato.

La presa di Tobruk fu una grande festa per i nostri poveri soldati. Per la prima volta gustarono i piaceri della vittoria, che consistettero nello sventrare a colpi di baionetta migliaia e migliaia di scatole di viveri, che sembravano grosse come barili al confronto delle nostre misere razioni. I depositi, abbandonati dal nemico, furono assaliti con furia mitologica, sconvolgente, che sovvertí ogni ordine, ogni disciplina. Era la grande miseria che finalmente poteva sfamarsi. I depositi di viveri, accumulati dai britannici nei valloni intorno a Tobruk, sembravano inesauribili, ma nessuno ebbe il tempo di meditare sulla loro straordinaria ricchezza.

Tobruk era l'America. « L'America, l'America! », gridavano i soldati sulle cataste delle casse, spesso sfasciate a

colpi di bombe a mano, le nostre piccole bombe di latta dal cappuccetto rosso, per le quali fu scoperto il migliore impiego.

Ma, dopo aver placato la fame che si era arrugginita ed impastata con la sabbia per due anni di guerra nel deserto, i soldati pensarono che bisognava preoccuparsi della pelle. La grande cuccagna sarebbe un giorno finita, perché la guerra non poteva concludersi a Tobruk. E pensarono dapprima alle loro scarpe di suola, ormai sbrindellate. E si ricordarono che molti erano morti a causa delle scarpe, assolutamente inadatte per le pattuglie notturne. Erano una calamità. Le suole chiodate facevano un rumore da carro armato nel silenzio della notte, quando gli uomini dovevano lasciare le loro buche per pattugliare nella terra di nessuno. Non so come, ma il secondo giorno dopo la presa di Tobruk, quasi tutti i prigionieri britannici si trovarono con le scarpe dei soldati italiani e questi con dei superbi stivaletti dalle suole di soffice gomma malese. Camminavano come degli dei sulle nuvole ed erano invece sulla terra.

Dalle scarpe ai pantaloni corti, alle camicie di cotone, che di giorno lasciavano passare l'aria e di notte erano calde come la lana, fino alle mutande e ai calzettoni, l'operazione « cambio corredo » fu compiuta rapidamente, ma non completamente. I carabinieri, con le lucerne ricoperte di tela grigia, come crudeli pesci-martello, ripristinarono la legge della guerra e s'impossessarono dei prigionieri. E cosí finí l'America.

La distribuzione del grosso bottino continuò ancora per molti giorni in un piú silenzioso mercato notturno tra reparto e reparto, fra sensali e mediatori, tra soldato e soldato.

Il Capitano di Vascello Giovanni Galati, il primo comandante di Marina Tobruk riconquistata, mi accusò di banditismo e grassazione, perché mi ero organizzato una squadra di marinai del « San Marco », con la quale mi impadronii

scientificamente e militarmente di un intiero deposito di viveri nel vallone di Marsa Sciausc.

Una generosa parte del nostro bottino fu consegnata all'Ufficiale Commissario. Il rimanente finí nelle mani dei marinai, che per alcuni mesi mangiarono, bevvero e fumarono da gran signori.

Il Comandante Galati, che non aveva molta simpatia per i corrispondenti di guerra della Marina, dovette ricredersi almeno sul mio conto.

L'eruzione dell'euforia fu provocata dall'effimero successo del maresciallo Rommel, uno dei piú istrionici campioni dello *Schwerpunkt*, ovvero della tattica del pugno sferrato da un esercito meccanizzato. Rommel faceva parte di quel gruppo di giovani generali tedeschi, che si slanciavano con le loro divisioni corazzate nel territorio nemico con tale audacia e tale rapidità da lasciare sempre indietro i corpi di fanteria, creando cosí degli spazi vuoti troppo pericolosi, che nello scacchiere africano dovevano essere vantaggiosamente sfruttati dai *Long Range Desert Groups.*

A Roma si credette che la vittoriosa azione su Tobruk potesse trasformarsi in una « marcia trionfale » fino al Canale di Suez. Anche in Italia i seguaci della tattica dello *Schwerpunkt* si erano moltiplicati a causa di una improvvisa cariocinesi della stupidità.

Dopo la conquista di Tobruk, ritornai a Derna dove, il 25 giugno, erano giunti in aereo il generale Cavallero e il maresciallo Kesselring che si riunirono coi generali Bastico, Barbasetti e Marchesi e l'Ammiraglio Weichold, ufficiale di collegamento con la Marina italiana, per un apprezzamento della situazione e delle future possibilità operative. Non venne invitato a partecipare a quella conferenza alcun rappresentante di Supermarina. Questo mancato invito suscitò amarezza e indignazione tra gli alti comandi della Marina in Africa settentrionale e a Roma, poiché Supermarina avrebbe comunque dovuto provvedere alla

organizzazione e alla difesa dei convogli necessari per il rifornimento delle truppe operanti. « Ma — cosí mi disse l'Ammiraglio Lombardi —, Rommel crede di poter arrivare ad Alessandria. Ha affermato che non occorre preoccuparsi dei traffici marittimi, perché sostiene di aver trovato a Tobruk i rifornimenti necessari per poter attestarsi sul Nilo. Purtroppo, però, i suoi carri armati non vanno a piselli! ». Furono, in effetti, conquistati a Tobruk ingenti quantità di piselli in scatola, durissimi e mortiferi come pallettoni per la caccia al cinghiale. Seppi poi dall'Ammiraglio Lombardi che Rommel, contrariamente alle richieste del Comando Supremo Italiano, tirò dritto fino ad El Alamein senza poter agganciare il grosso dei mezzi corazzati inglesi. Rommel fu divorato dal fascino dello spazio. Secondo il Comando Supremo Italiano, avrebbe dovuto arrestarsi sulla linea Sollum-Halfaya, ma la sua concezione strategica, sostenuta validamente da Berlino, prevalse. E questa decisione fu fatale per le sorti della guerra africana.

La presa di Tobruk e la successiva corsa verso Oriente cancellarono per sempre l'operazione di sbarco a Malta, cui Supermarina non aveva ancora rinunciato. L'occupazione di Malta avrebbe grandemente facilitato il compito dei traffici marittimi nello Jonio e nel Mediterraneo centrale, senza peraltro modificare il problema delle comunicazioni marittime nel Mediterraneo orientale, che s'imponeva allora con l'avanzata delle forze italo-tedesche verso Alessandria d'Egitto.

Nel fandango di quei giorni, dovetti seguire le truppe operanti fino a El Alamein e quando rientrai a Derna, imbarcai su una motozattera diretta a Bengasi. Dovevo occuparmi del cabotaggio libico.

Avevamo ripreso a scrivere quasi liberamente, anche se non potevo dire che la realtà della presa di Tobruk era assai diversa da quella valutata dal Maresciallo Rommel. I rifornimenti, che egli aveva trovato nella Bengodi di Tobruk

e che avrebbero dovuto bastargli fino al Nilo, svanirono nei fumi della sua baldanzosa fantasia. Non gli bastarono neppure per arrivare a Marsa Matruh, conquistata il 29 giugno. Le richieste di rifornimenti via mare da parte dei comandi tedeschi cominciarono ben presto a pesare. E, come sempre, la Marina dovette provvedere non solo con un intenso traffico di convogli dalle coste metropolitane, ma anche con le piccole navi del cabotaggio libico, motopescherecci, velieri, e le motozattere che erano state costruite per lo sbarco a Malta.

Dalla amara risacca dei miei ricordi emerge il fante Gennaro Esposito del 27° reggimento di fanteria della divisione « Brescia ». La sua vicenda si ricollega all'eruzione di euforia che travolse, dopo la presa di Tobruk, il maggiore responsabile della nostra guerra.

« Un giorno fui fatto prigioniero sul fronte di El Agheila in un'azione di pattuglia. Era di notte. La mattina dopo, venni perquisito da un sergente neozelandese che cominciò a sghignazzare quando mi trovò nell'orlo scucito dei pantaloni una fotografia formato tessera della mia fidanzata. Cominciai a vedere rosso. Gennarí statti calmo, mi dissi. Non ti muovere Gennarí, stai facendo 'na fesseria! Quello è figlio di una capra! E non mi mossi, ma lui dovette indovinare il mio pensiero, perché, all'improvviso, strappò in quattro pezzi l'effigie della mia adorata e me li buttò in faccia, facendomi le corna con l'indice e il medio, all'usanza sua. A me cornuto? Gli saltai addosso e, dopo un attimo, mi trovai a terra e mi caricò di botte da olio santo. Insanguinato e sporco, fui gettato con gli altri miei compagni di sventura dentro un recinto di filo spinato, dove giurai vendetta eterna. Ci portarono a Tobruk e mi costrinsero a lavorare se volevo mangiare.

« Passarono molti mesi, poi i nostri eroici fanti del XXI Corpo d'armata riconquistarono Tobruk ed io venni

liberato. Fui mandato, qui, a Derna, presso la base della mia divisione. Un giorno fui comandato di guardia al campo dei prigionieri, vicino ad un fortino in riva al mare. Il mio primo pensiero fu di vendicarmi. Ad uno ad uno, passai in rivista i prigionieri, al momento della conta, con la speranza di scoprire il sergente neozelandese. Forse era riuscito a scappare, forse, fortunatamente per lui, era morto, comunque non lo trovai. Gli altri prigionieri, poveracci, mi facevano pena. E poiché non sono mai stato un vigliacco, cercai di aiutarli. Gli passavo qualche sigaretta e, ogni tanto, una borraccia di vino della " sussistenza ", una specie di petrolio nero che loro centellinavano, quasi fosse un liquore.

« La guerra aveva preso una buona piega, quando un brutto giorno, era il 29 di giugno, arrivò uno iettatore fottuto e successero montagne di guai: tanti e poi tanti che tutti si grattavano come forsennati. E lui se ne accorse, ma sfortuna volle che non capisse; anzi diede ordine di distribuire una certa polverina contro le piattole, le cimici e i pidocchi, che naturalmente non arrivò mai. Non appena i soldati venivano a sapere che lui doveva arrivare, si squagliavano nelle buche e non si facevano vedere per tutta la giornata. Solo i lavapiatti e i furieri dei comandi lo guardavano con la morte nel cuore.

« Il 2 luglio, mentre ritornava da Tobruk, ebbe la cattiva idea di fermarsi a vedere il campo dei prigionieri di Derna. Lo accompagnarono sul fortino, mentre ero di guardia. Fu una disdetta non essermi accorto del suo arrivo! E non vidi neppure uno di quelli che fanno il cinema *Luce* e che si era appostato ai piedi del fortino ad una ventina di metri dal primo recinto di filo spinato, proprio alle mie spalle.

« Quando i prigionieri scoprirono che gli stavano facendo il cinema, corsero tutti dalla mia parte e tutti ebbero il coraggio di farmi il gesto del sergente neozelandese. Fermi tutti!, gridai. Questa è una rivoluzione! Li minacciai col

mio 91. Niente! Guardavano tutti la macchina del cinema ed io credevo che l'avessero con me solo. Allora mi saltò la mosca al naso. Gridai ancora, ma visto che non mi davano retta, imbracciai il fucile e sparai sopra le loro teste. Per fortuna non colpii nessuno. I prigionieri si ritirarono. Sentii dei richiami dietro di me e mi voltai. E cosí mi accorsi di quello che faceva il cinema e di quell'altro che stava sul fortino. Capii tutto! Feci gli scongiuri, ma era troppo tardi. Fui messo sotto processo e, domani, ritorno in linea ».

Alle 11.04 del 29 giugno, mentre lo iettatore del soldato Gennaro Esposito arrivava in aereo a Derna, il suo panfilo, il *Diana*, fu colato a picco, a 75 miglia dalla costa cirenaica, da due siluri che lo colpirono a poppa. Supermarina, dovendo inviare il piú rapidamente possibile il personale destinato alla base navale di Tobruk, riconquistata da pochi giorni, dispose che il *Diana* prendesse il mare, perché poteva sviluppare una velocità massima di trenta nodi. Aveva lo stesso scafo e lo stesso apparato motore dei cacciatorpediniere tipo *Soldato*.

Alle 11.04 del 29 giugno, fu vista da bordo sulla sinistra la bolla d'aria caratteristica del lancio di siluri da un'unità subacquea e subito dopo si avvistarono le scie divergenti di quattro siluri. Due siluri furono evitati con la manovra, gli altri due colpirono il *Diana* che affondò in dodici minuti circa. Le perdite furono ingenti. Si lamentarono infatti 336 scomparsi fra i componenti dell'equipaggio e del personale cosiddetto di passaggio. Erano tutti marinai.

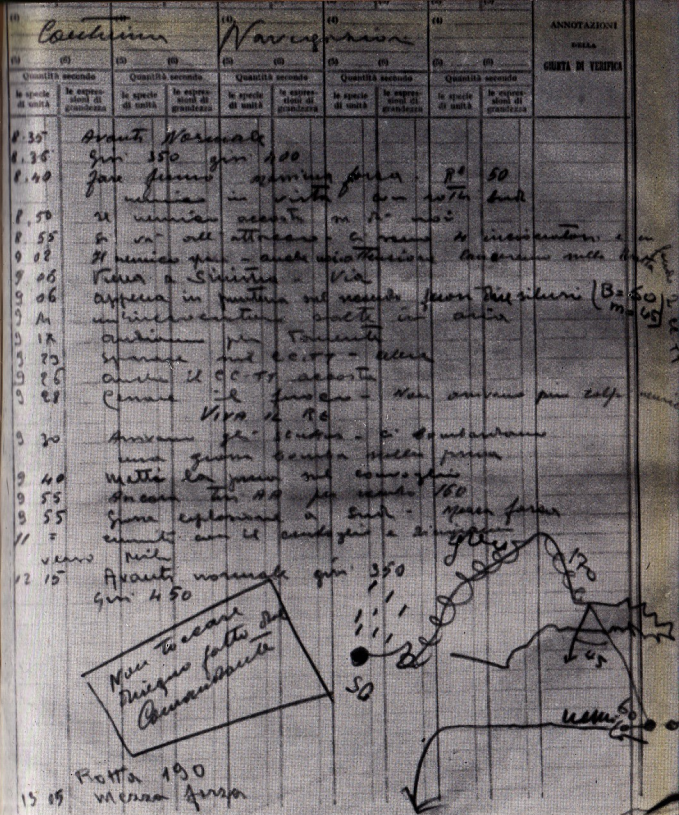
Io non credo alla iettatura, ma...

Derna, fine giugno 1942.

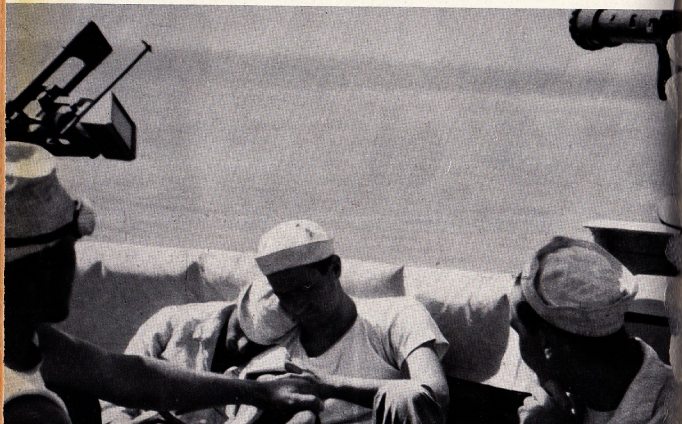
Il bravo Giacomino, la mia ordinanza, mi chiese, una notte, mentre era di guardia al nostro segreto albero del pepe, nel cortile del Comando Marina, chi fosse un certo generale prussiano, von Moltke, « famosissimo stratega ». La domanda mi colse alla sprovvista. Gli risposi che il

generale von Moltke aveva vinto i francesi a Sedan nel 1870, ma Giacomino voleva sapere qualcosa di piú sulla strategia. Ne aveva sentito parlare a « radio-prora » di una torpediniera che veniva da Tobruk. Ogni bastimento ha la sua « radio-prora », che è alimentata dalle voci dei marinai e ravvivata dai commenti dei radiotelegrafisti, dei furieri e delle ordinanze dei comandanti e degli ufficiali. Le notizie e le osservazioni delle « radio-prora » sono sempre state molto precise. Se avessi potuto registrarle, avrei oggi un diario piú prezioso di quello segretissimo di Supermarina.

Giacomino aveva sentito dire che il maresciallo Rommel aveva cercato invano di agganciare le forze corazzate del generale Montgomery, il quale si era ritirato verso Sud-Est, in pieno deserto, per costringere i tedeschi o a consumare tutto il carburante oppure a desistere dal loro inseguimento per ritornare sulla costa a rifornirsi. Rommel scelse questa seconda soluzione, non essendo riuscito ad obbligare il nemico a affrontare il combattimento. Cosí, quando temette di rimanere senza benzina, rinunciò al suo tentativo. Il ritorno dei carri tedeschi non fu agevole. All'altezza della linea di El Alamein, Rommel fu costretto ad aprirsi un varco attraverso lo schieramento delle fanterie britanniche, richiedendo l'aiuto, che fu decisivo, delle divisioni italiane.

A questo punto, entra in scena il generale von Moltke. Secondo « radio-prora », il generale prussiano vinse la sua battaglia finale, perché seppe costringere il nemico al combattimento. Rommel non riuscí nello stesso intento, perché non seguí gli insegnamenti strategici di von Moltke, il quale sempre secondo « radio-prora », avrebbe detto: « Se il nemico si sottrae al combattimento, rinuncia al tuo piano e scegli un altro obiettivo di maggiore importanza strategica e politica ed il nemico sarà forzato a venirti incontro ». Secondo questo ragionamento, Rommel non avrebbe dovuto inseguire Montgomery nel deserto, ma avrebbe dovuto, invece, puntare diritto su Alessandria. Montgomery sarebbe

Le pagine del giornale di bordo della *Sagittario* con le annotazioni relative all'azione di siluramento dell'incrociatore nemico.

Lo Stato Maggiore della *Sagittario* brinda alla vittoria riportata. Da sinistra a destra: Tenente di Vascello Zanelli, comandante in seconda, Capitano Grasso, Direttore di Macchina, e il Guardiamarina Lombardini.

Il nemico è ormai lontano: i mitraglieri della *Sagittario* si godono un momento di quiete.

stato cosí obbligato a cercare il combattimento per difendere Alessandria, accettando il disegno strategico di Rommel.

Questo diceva « radio-prora » della torpediniera *Polluce*.

Non posso confermare se queste considerazioni di alta strategia corrispondano alla verità. Tuttavia una pattuglia di bersaglieri motociclisti si spinse sulla litoranea fino a circa venti chilometri da Alessandria, mentre il mio caro amico Giacomo Guiglia intercettava con le sue radio, a Marsa Matruh, che il Comando della Marina britannica ad Alessandria aveva impartito l'ordine di smobilitare gli uffici sul porto e di gettare in mare perfino le macchine per scrivere. Questi furono i soli elementi che avrebbero potuto suscitare l'« euforia di El Alamein », la quale doveva concludersi con un episodio invero grottesco. Bisognerebbe scrivere un volume per raccontarlo! Ma io me la caverò con poche parole. Una mattina, salii all'aeroporto di Derna per spedire il mio « fuorisacco » per la censura romana. Mi attardai a conversare con gli amici dell'Ufficio postale sotto la loro tenda, quando arrivò un convoglio aereo composto di cinque *S. 79*. Uscii fuori e poco dopo vidi scendere dal primo velivolo un gruppo di « sacerdoti », alcuni con l'abito talare, altri in giacca nera, lobbia e ombrello. Fu un'illusione, ma ci toccammo, comunque, per allontanare da noi ogni possibile malocchio. Quei signori non erano sacerdoti. Erano dei funzionari altolocati del Ministero degli Esteri, del Ministero dell'Africa e di qualche altra amministrazione statale, che avevano fatto tappa a Derna per poi proseguire subito per Alessandria d'Egitto. Alcuni erano cosí ansiosi di arrivare in tempo che avevano indossato il tight, per potersi presentare correttamente, forse, a re Faruk.

Questa storia sembra inventata di sana pianta eppure è cosí vera che potrei fare il nome di un esperto di cose africane di mia conoscenza, che, goffamente, si aggirò per Derna per alcuni giorni con le falde del suo tight dentro i pantaloni. La partenza da Roma era stata talmente precipitosa

che i bagagli dell'esperto di cose africane e degli altri funzionari rimasero a terra.

In questo modo, si concluse l'« euforia » del giugno del 1942. I suoi fattori mostruosi e comici cedettero ben presto di fronte alla dura realtà della guerra.

L'unico conforto di quei giorni era la ricchezza del nostro albero del pepe. Nessuno si era accorto di quel tesoro. Una notte, dalla finestra della mia camera che dava sul cortile, avvistai un gruppo di ragazzini arabi che stava spogliando l'unico albero del Comando Marina. Avevano scavalcato il muro di cinta e come scoiattoli si erano arrampicati sull'albero. Erano una decina. E ciascuno aveva una bisaccia a tracolla che riempiva di grappoli di pepe. Non riuscivo a capire la frenesia di quegli arabetti. Ignoravo che cosa raccogliessero.

Scesi in silenzio con le mie scarpe dalla soffice suola di gomma malese, uscii dalla palazzina del Comando Marina e mi appostai, seguito dalla mia fedele ordinanza. Dopo pochi minuti sapevo tutto. Il nostro albero era carico di preziosissimo pepe. Avremmo potuto organizzare un vantaggioso intrallazzo, ma riuscimmo a salvaguardare la nostra onestà. Rivelai il segreto dell'albero all'Ammiraglio Lombardi, che dispose che il pepe fosse distribuito alle navi di passaggio.

Pertanto, la mia camera, che già era divenuta una doviziosa cambusa coi viveri catturati a Tobruk, si arricchí anche di qualche centinaio di sacchetti di pepe odoroso. Lo sento ancora il suo forte ed acuto aroma.

Alla fine di giugno mancano i carburanti sul fronte africano e in Italia. Le nostre forze navali sono in netta preponderanza rispetto a quelle britanniche. Ma questa prevalenza è illusoria, in quanto la ormai gravissima deficienza di nafta impedisce il libero impiego delle navi per ogni importante operazione. La nafta disponibile era appena sufficiente ad assicurare i movimenti delle siluranti assegnate alla protezione dei convogli.

Alla fine di giugno, s'inizia il traffico dei nostri sommergibili destinati principalmente al trasporto di benzina in latte. L'Africa è invasa dalle utilissime tanche tedesche. Ogni sommergibile poteva trasportare al massimo da 50 a 60 tonnellate di benzina per ogni viaggio. Solo il *Micca* poté portarne 171 tonnellate. Spesso i battelli atterravano a Derna e, poiché il porto era insabbiato, le tanche venivano scaricate in mare, potendo esse galleggiare, e successivamente raccolte. Era un lavoro da cani.I tedeschi avrebbero voluto mobilitare tutta la popolazione di Derna, ma le nostre autorità si opposero. Dopo l'arrivo dei primi sommergibili, il mercato arabo di Derna si arricchí improvvisamente di benzina.

Alle difficoltà del rifornimento di carburanti si aggiunsero le deficienze portuali di Bengasi, Tobruk e Derna, aggravate dai danni provocati dai bombardamenti aerei quotidiani, che diventavano sempre piú intensi.

I rifornimenti, destinati alle forze ormai ferme ad El Alamein, furono trasportati con le motozattere che potevano spingersi con la loro prora sulle spiagge di Marsa Matruh ed oltre. Ma il problema della benzina e della nafta non poté mai essere risolto. Nell'estate del 1942, le nostre unità sottili si erano ridotte a poche siluranti, ormai logorate dal pesante ed ininterrotto servizio di scorta prestato. Le grosse navi erano prigioniere nei porti metropolitani con pochissima nafta nei loro depositi. Fu svuotato un sommergibile, il *Millelire*, che, ridotto a una bettolina, veniva rimorchiato da un cacciatorpediniere, il *Saetta*, il cui Comandante in seconda era il mio carissimo amico Franco Traverso. Il *Millelire* poteva trasportare circa seicento tonnellate di benzina in latte e reggere il rimorchio ad una velocità di quattordici nodi.

Incontrai Franco a Tobruk. Gli regalai un chilo di pepe e mi raccontò del « salmone », che il suo caccia doveva trascinarsi dietro. « Con tutto questo pepe finirò in fortezza

— mi disse — perché ho già avuto un sacco di guai a causa della mia lingua. Non posso star zitto di fronte a tutte le marronate che stiamo combinando! C'è mancato il coraggio di rischiare le nostre due vecchie corazzate, la *Cesare* e la *Cavour*, per forzare il porto di Alessandria! Pare che qualche grosso papavero ci abbia pensato, ma poi, come sempre, si è creduto piú opportuno affidare il coraggio a noi delle siluranti per andare incontro ad una morte facile ».

Tobruk, fine luglio.

Il primo convoglio che giunse a Tobruk il 28 giugno era composto del piroscafo *Pontinia* e della piccola motonave tedesca *Lola*, con la scorta della vecchia torpediniera *Calatafimi* che noi chiamavamo *Calatafulmine*.

Il *Pontinia* e la *Lola* trasportarono complessivamente 600 tonnellate di benzina per i tedeschi.

In seguito ebbe inizio un intenso traffico di cabotaggio per far affluire a Derna, a Tobruk e a Marsa Matruh i materiali bellici e i carburanti che erano stati accentrati a Tripoli e a Bengasi nei mesi di maggio e giugno. Questo traffico, che raggiunse punte rilevanti, non subí alcuna perdita per offesa nemica.

Ai primi di luglio cominciarono ad arrivare a Tobruk convogli di maggiore consistenza con piroscafi fino a oltre 8.000 tonnellate di stazza lorda.

Nel mese di luglio giunsero a destinazione, specialmente a Bengasi e a Tobruk 91.000 tonnellate di materiali, di cui 24.000 di combustibili liquidi. Le perdite non superarono il sei per cento dei materiali partiti. Dalle relazioni dei comandi si può dedurre che maggiori quantitativi di materiali bellici sarebbero potuti arrivare a Tripoli, Bengasi e Tobruk, se tali materiali fossero stati disponibili nei porti italiani.

« In altre parole — cosí risulta in maniera indiscutibile —, il rifornimento dell'esercito operante trovò nel

luglio del 1942 i suoi limiti non già nell'offesa britannica, ma in determinanti d'altra natura che possono essere cosí schematizzate:

« Primo, carenza di materiali da inviare in Africa Settentrionale. Molti piroscafi partirono dall'Italia con un carico inferiore a quello che era possibile trasportare. Secondo, tempo occorrente per il carico. Il caricamento delle navi mercantili richiedeva in Italia, e ancor piú in Grecia e a Suda moltissimo tempo sia perché non sempre i materiali da caricare erano pronti nei porti d'imbarco, sia per difficoltà logistiche locali. Terzo, scarsa disponibilità delle unità sottili da adibire alla scorta navale dei convogli. Quarto, insufficienza degli approvvigionamenti di nafta. Quinto, insufficienza degli apprestamenti logistici dei porti della Cirenaica ».

Marsa Matruh, fine luglio.

Il Comandante Ernesto Forza mi chiese di accompagnarlo « verso El Alamein », con la camionetta inglese, che avevo catturato a Tobruk, intatta e in perfetta efficienza. L'avevo battezzata col nome di *Tirindel*, che in Romagna si dà agli spaventacchi dei paretai. Questo nome non tradiva alcuna mia intenzione bellicosa. Poiché gli spaventacchi dei paretai venivano tirati ogni qualvolta bisognava sospingere gli uccelli nelle reti, mi ero immaginato di essere un « tirindel » che veniva tirato da tutte le parti: da Tripoli a Ras Alí, da Bengasi a Derna, da Tobruk a Marsa Matruh e viceversa. Non sono mai stato bellicoso; al contrario, la mia permanenza in Africa aveva rafforzato il mio convincimento, secondo il quale la guerra avrebbe dovuto essere data in appalto alle piú grosse imprese di trasporti e costruzioni, perché se queste l'avessero accettata, la guerra sarebbe stata vinta; se, invece, l'avessero rifiutata la guerra non si sarebbe fatta.

Il Comandante Forza, a cui avevo esposto le mie consi-

— mi disse — perché ho già avuto un sacco di guai a causa della mia lingua. Non posso star zitto di fronte a tutte le marronate che stiamo combinando! C'è mancato il coraggio di rischiare le nostre due vecchie corazzate, la *Cesare* e la *Cavour*, per forzare il porto di Alessandria! Pare che qualche grosso papavero ci abbia pensato, ma poi, come sempre, si è creduto piú opportuno affidare il coraggio a noi delle siluranti per andare incontro ad una morte facile ».

Tobruk, fine luglio.

Il primo convoglio che giunse a Tobruk il 28 giugno era composto del piroscafo *Pontinia* e della piccola motonave tedesca *Lola*, con la scorta della vecchia torpediniera *Calatafimi* che noi chiamavamo *Calatafulmine*.

Il *Pontinia* e la *Lola* trasportarono complessivamente 600 tonnellate di benzina per i tedeschi.

In seguito ebbe inizio un intenso traffico di cabotaggio per far affluire a Derna, a Tobruk e a Marsa Matruh i materiali bellici e i carburanti che erano stati accentrati a Tripoli e a Bengasi nei mesi di maggio e giugno. Questo traffico, che raggiunse punte rilevanti, non subí alcuna perdita per offesa nemica.

Ai primi di luglio cominciarono ad arrivare a Tobruk convogli di maggiore consistenza con piroscafi fino a oltre 8.000 tonnellate di stazza lorda.

Nel mese di luglio giunsero a destinazione, specialmente a Bengasi e a Tobruk 91.000 tonnellate di materiali, di cui 24.000 di combustibili liquidi. Le perdite non superarono il sei per cento dei materiali partiti. Dalle relazioni dei comandi si può dedurre che maggiori quantitativi di materiali bellici sarebbero potuti arrivare a Tripoli, Bengasi e Tobruk, se tali materiali fossero stati disponibili nei porti italiani.

« In altre parole — cosí risulta in maniera indiscutibile —, il rifornimento dell'esercito operante trovò nel

luglio del 1942 i suoi limiti non già nell'offesa britannica, ma in determinanti d'altra natura che possono essere cosí schematizzate:

« Primo, carenza di materiali da inviare in Africa Settentrionale. Molti piroscafi partirono dall'Italia con un carico inferiore a quello che era possibile trasportare. Secondo, tempo occorrente per il carico. Il caricamento delle navi mercantili richiedeva in Italia, e ancor piú in Grecia e a Suda moltissimo tempo sia perché non sempre i materiali da caricare erano pronti nei porti d'imbarco, sia per difficoltà logistiche locali. Terzo, scarsa disponibilità delle unità sottili da adibire alla scorta navale dei convogli. Quarto, insufficienza degli approvvigionamenti di nafta. Quinto, insufficienza degli apprestamenti logistici dei porti della Cirenaica ».

Marsa Matruh, fine luglio.

Il Comandante Ernesto Forza mi chiese di accompagnarlo « verso El Alamein », con la camionetta inglese, che avevo catturato a Tobruk, intatta e in perfetta efficienza. L'avevo battezzata col nome di *Tirindel*, che in Romagna si dà agli spaventacchi dei paretai. Questo nome non tradiva alcuna mia intenzione bellicosa. Poiché gli spaventacchi dei paretai venivano tirati ogni qualvolta bisognava sospingere gli uccelli nelle reti, mi ero immaginato di essere un « tirindel » che veniva tirato da tutte le parti: da Tripoli a Ras Alí, da Bengasi a Derna, da Tobruk a Marsa Matruh e viceversa. Non sono mai stato bellicoso; al contrario, la mia permanenza in Africa aveva rafforzato il mio convincimento, secondo il quale la guerra avrebbe dovuto essere data in appalto alle piú grosse imprese di trasporti e costruzioni, perché se queste l'avessero accettata, la guerra sarebbe stata vinta; se, invece, l'avessero rifiutata la guerra non si sarebbe fatta.

Il Comandante Forza, a cui avevo esposto le mie consi-

derazioni politico-economico-strategiche, mi disse che avrei potuto aver anche ragione, ma in cuor suo dovette sospettare che il sole mi avesse picchiato sulla testa.

Il Comandante Forza apparteneva, allora, ai mezzi d'assalto. Ricordo la sua energia, la sua forza di volontà, il suo accanito rispetto del segreto della sua missione.

« Navigammo » per tre giorni e tre notti sulla litoranea e lungo le piste delle forzate deviazioni. Ebbe parole di elogio per tutti i miei accorgimenti notturni, quando dovevamo riposare nelle buche scavate ad una certa distanza dal mio prezioso automezzo per sfuggire alle sorprese delle camionette inglesi dei *Long Range Desert Groups*. Nelle ore piú difficili della notte io e Giacomino montavamo a turno la guardia, col fucile mitragliatore al nostro fianco, dietro uno sperone di roccia. Ero attentissimo, perché mi seccava di essere fatto prigioniero. Intorno a noi regnava il silenzio piú completo. Solo i piccoli animali del deserto avevano diritto di vivere la loro frenetica e crudele vita notturna.

Sentimmo la seconda notte, in territorio egiziano, il ronzio delle camionette che puntavano verso la litoranea con la speranza di beccare qualche autocarro. Sul mio *Tirindel* avevo disteso una grande rete mimetizzata inglese perché da lontano apparisse come una gobba del terreno.

Ero ansioso di sapere perché il Comandante Forza volesse andare verso El Alamein, ma egli mantenne il segreto senza ordinarmi, come avrebbe potuto fare, di non porre delle domande indiscrete, ma evitando diabolicamente ogni risposta. Avevo, però, intuito che la sua missione era esplorativa. Appena superata Marsa Matruh, compresi che doveva spiare la costa. Quando giungemmo alla stazione di El Dab'a, gli venne in mente di fare un bagno. Dalla minuscola moschea c'inoltrammo verso la costa, lungo una pista sabbiosa, e, dopo circa due chilometri, dovemmo fermarci ai piedi di una bianca duna marina. Il Comandante Forza la scalò

mentre io cercavo di trovare uno sbocco per arrivare al mare. Randeggiai la duna per tutta la sua lunghezza, circa 500 metri, e trovai il passaggio.

Facemmo un bagno meraviglioso. Ci lavammo con un prodigioso sapone inglese specialmente adatto per l'acqua di mare e dopo qualche ora riprendemmo la strada del ritorno.

Il 21 agosto del 1942, l'autocolonna « Comandante Giobbe » dei mezzi d'assalto della Marina partí da Derna verso levante. Dopo qualche giorno, si attendava sulla costa, all'altezza di El Dab'a, sull'orlo di una piccola insenatura, dove una ventina di giorni prima il Comandante Forza, io e la mia ordinanza avevamo fatto il bagno.

Tutto era chiaro. La Marina aveva preso l'iniziativa di tendere degli agguati ai cacciatorpediniere e agli incrociatori leggeri britannici che effettuavano delle azioni di bombardamento sulle nostre posizioni ad El Alamein e nelle retrovie del fronte. Il segreto della iniziativa doveva essere assolutamente rispettato.

Dal diario della base dei mezzi d'assalto di El Dab'a:

« Nella notte sul 29 agosto, quattro cacciatorpediniere inglesi ripetono l'azione di bombardamento sulle nostre posizioni lungo il fronte di El Alamein.

« Il Tenente di Vascello Carminati ed il sottocapo Cesare Sani raggiungono prontamente a nuoto l'*MTSM 228* (Motoscafo Turismo Silurante Modificato) e dirigono contro le siluranti nemiche. Sul mare si distinguono chiaramente le vampe dei loro cannoni. È possibile, perciò, localizzare la formazione che è composta di quattro cacciatorpediniere tipo *Jervis* e che naviga verso levante a circa 4.000 metri dalla costa.

« L'*MTSM 228* passa di prora alla formazione e attacca con estrema risolutezza sul lato sinistro.

« Ore 03.55 - Il Tenente di Vascello Carminati si trova

su "beta" 70° ad una distanza di 200 metri dalla prima unità che procede con rotta 90° ad una velocità di 14 nodi. Il nemico apre il fuoco sul mezzo d'assalto con le mitragliere. Il lancio viene effettuato da una distanza di 100-150 metri. Il mezzo colpisce il cacciatorpediniere all'altezza dell'impianto di poppa. Le altre unità reagiscono con violenza. Il Tenente di Vascello Carminati si disimpegna.

« Ore 04.00 - Guardando verso poppa il Comandante dell'*MTSM 228* ritiene di essere inseguito da un cacciatorpediniere. Sgancia, perciò, a breve intervallo due bombe di profondità. La seconda scoppia a breve distanza dalla silurante nemica.

« L'*MTSM 228* dirige con ampio giro verso la costa, ma in questa fase viene attaccato da un aereo, con le mitragliere e con bombe. Il mezzo d'assalto è colpito e un principio d'incendio si sviluppa sul suo bordo. Lo scoppio di una bomba proietta in mare i due uomini che riescono poi a raggiungere la costa. L'*MTSM 228*, rimasto in moto e con la barra a dritta, inizia una corsa folle a breve distanza da Ras el Dab'a.

« All'alba del 29 agosto, i cacciatorpediniere inglesi tentano di rimorchiare l'unità rimasta immobilizzata. Si richiede l'intervento dell'aviazione.

« Da una postazione di mitragliere tedesche si cerca invano di colpire le unità nemiche al largo. Una batteria antiaerea spara qualche salva senza alcun risultato a causa della distanza.

« Un'ora dopo la richiesta dell'intervento aereo, una formazione di nove *Stuka* e di due caccia appare sulle navi inglesi. Ma i due caccia tedeschi, senza apprezzare la situazione, mitragliano l'*MSTM 228* ancora in moto e senza equipaggio a poche centinaia di metri da terra. Un nostro Sottufficiale ed un nostro marinaio, inviati in precedenza a tentare di ricuperare l'*MSTM 228*, si salvano miracolosamente dalle raffiche dei due *Messerschmitt*.

« Gli *Stuka* bombardano le navi inglesi senza alcun risultato apparente. Uno *Stuka* precipita. I cacciatorpediniere inglesi riescono a rimorchiare l'unità, che è l'*Eridge* ».

Marsa Matruh, fine agosto.

Se nel mese di luglio i traffici con l'Africa andarono lisci, nel mese di agosto presero una piega rovinosa. Tuttavia, poterono giungere in Libia oltre 15.000 tonnellate di combustibili liquidi e lubrificanti. Ma, ciò nonostante, il fronte non si mosse. Tutte le previsioni del maresciallo Rommel fallirono miseramente. Si accese allora una sorda guerra contro la Marina perché non riusciva a far arrivare i carburanti necessari per riprendere l'avanzata verso il Nilo. Fu addebitata alla perdita di quattro petroliere il mancato successo della campagna africana. In realtà non fu la perdita delle cisterne *Pozarica* con 6.930 tonnellate di combustibili liquidi, *Sant'Andrea* con 3.918 tonnellate di combustibili liquidi, *Picci Fassio* con 2.945 tonnellate di combustibili liquidi e *Abruzzi* con 484 tonnellate di benzina, a determinare la paralisi delle operazioni del Corpo di Spedizione italo-tedesco.

Fu soprattutto la resistenza del nemico a cui cominciarono a giungere ingenti rifornimenti di cannoni e automezzi di ogni sorta lungo le rotte del Capo di Buona Speranza.

Il fronte non si mosse, perché dalla parte opposta i mezzi britannici crescevano come funghi, quasi miracolosamente. Era impressionante e terrificante nello stesso tempo osservare, ogni ventiquattr'ore, le « strisce » della ricognizione aerea. Da El Alamein fino ad Alessandria il nemico accumulava ogni notte centinaia e centinaia di cannoni, carri armati e automezzi. Il suo arsenale, rifornito liberamente da giganteschi convogli, avrebbe dovuto un giorno « scoppiare » e sarebbe stata la fine.

La misera vicenda di quattro cisterne non incise né sulle operazioni né sul conto finale della guerra.

La *Pozarica* partí da Messina per Bengasi il 19 agosto, scortata dal cacciatorpediniere *Aviere* e da altre unità sottili. Il convoglio, del quale faceva parte anche il piccolo piroscafo tedesco *Dora*, fu attaccato da aerei fin dalla partenza. Al largo di Corfú, alle 16.00 del giorno 20, durante un attacco aereo piú pesante degli altri, la cisterna fu colpita da siluri, che, però, non ne provocarono l'affondamento. La nave fu portata in vari ancoraggi delle isole jonie, dove poté trasbordare il suo carico su un'altra cisterna. I due cacciatorpediniere di scorta, l'*Aviere* e il *Camicia nera* ebbero morti e feriti a bordo, a causa dei mitragliamenti degli aerei nemici.

La *Sant'Andrea* partí da Taranto il 30 agosto all'alba, e, nel pomeriggio dello stesso giorno, mentre era ancorata nel golfo di Taranto, fu attaccata ed incendiata da velivoli provenienti da Malta, nonostante che fosse scortata da tre aerei da caccia tedeschi e da tre italiani. Gli aerei britannici erano piú di dodici del tipo *Bristol Beaufighter*.

La *Picci Fassio* e l'*Abruzzi* partirono da Suda alle 09.30 del 31 agosto dirette a Tobruk. Al convoglio si uní il piroscafo *Bottiglieri*, diretto a Bengasi. La scorta era assicurata dalle vecchie torpediniere *Monzambano* e *Calatafimi* e dalla piú moderna *Cassiopea*.

Alle 19.30 del 1° settembre, mentre la formazione navigava con le tre navi mercantili in linea di fronte, la *Calatafimi* di prora e le altre due torpediniere sui fianchi, e mentre nel cielo del convoglio volavano apparecchi italiani e tedeschi, le unità navali furono attaccate da bombardieri ad alta quota. Alcune bombe caddero nei pressi della piccola cisterna *Abruzzi*, che subí danni allo scafo esterno. Abbandonata dall'equipaggio la nave rimase ferma, ma galleggiante, tanto che il caposcorta rimandò a bordo l'equipaggio, ordinando contemporaneamente alla *Calatafimi* di prendere a rimorchio la cisterna, nel dubbio che la nave avesse subito danni piú gravi di quanto non fosse lecito supporre. Spez-

zatosi però il cavo di rimorchio, la torpediniera *Calatafimi* imbarcò l'equipaggio dell'*Abruzzi* e, anche in considerazione delle modeste dimensioni della nave, lasciò la cisterna alla deriva, per contribuire alla scorta della *Picci Fassio*, mentre il piroscafo *Bottiglieri* s'allontanava verso Bengasi scortato dalla *Cassiopea*.

Alle 00.30 del 2 settembre la *Picci Fassio* subí un attacco aerosilurante, che dal comandante del *Monzambano* è stato cosí descritto:

« Ore 00.35. Viene lanciato in mare sulla dritta e molto di poppa al convoglio un primo fuoco indicatore; successivamente, altri fuochi indicatori sono lanciati sulla dritta, sulla sinistra e di prora, tanto da desumere esser stato il convoglio sicuramente delimitato. Velivoli per oltre un'ora sorvolano il convoglio e le due torpediniere.

« Ore 01.55. La cisterna *Picci Fassio* è colpita da un siluro sul fianco dritto. Viene notata una forte esplosione ed una altissima colonna d'acqua e di fumo. Al momento dello scoppio la cisterna ha la prora circa sulla scia della luna. I velivoli presumibilmente in numero di tre continuano a sorvolare le due torpediniere distanziate nella scia della luna.

« Ore 02.30. La *Picci Fassio* affonda ».

I naufraghi della *Picci Fassio* furono tratti in salvo dal *Monzambano*. L'equipaggio dell'*Abruzzi* fu portato dal *Calatafimi* al Pireo. Di qui fu poi inviato, con mezzo aereo, a Ras Hilal, dove nel frattempo la cisterna era stata rimorchiata.

Rimasta infatti l'*Abruzzi* alla deriva, Marina Bengasi dispose affinché fosse ricercata da velivoli, da Mas e dal rimorchiatore *Ciclope*. Quest'ultimo, guidato dai velivoli e dai Mas, la rintracciò, sempre galleggiante benché sbandata sulla dritta, e, stabilito il rimorchio alle 10.30 del 4 settembre, la portò nel ridosso di Ras Hilal, giungendovi nel tardo pomeriggio dello stesso giorno. Fu iniziato il tra-

vaso della benzina dall'*Abruzzi* in barili e autobotti: operazione effettuata e condotta a termine da marinai coadiuvati da qualche soldato italiano.

Nel pomeriggio del 7 settembre, il recupero della benzina era stato quasi completamente realizzato. In definitiva, delle sei cisterne avviate a Bengasi e Tobruk in agosto, due furono affondate, due subirono danni di vario genere, senza che il carico andasse perduto.

Le perdite subite nel mese di agosto furono dovute principalmente alle flottiglie di sommergibili dislocate dagl'inglesi a Gibilterra, Malta e Haifa e all'aumento numerico delle forze aeree nemiche, che dall'Egitto e dalla Palestina potevano agire contro i nostri convogli senza alcun contrasto. Anche l'intervento delle prime squadriglie di bombardieri americani del tipo *Liberator* ebbe il suo peso. Infine, la necessità di avviare i nostri convogli a Bengasi e a Tobruk, attraverso l'Egeo, comportava gravi rischi, poiché ogni convoglio finiva con lo stare in mare cinque giorni o anche di piú.

Alla fine di agosto, rividi a Marsa Matruh il Comandante Cigala Fulgosi. Era stato promosso Capitano di Corvetta. Sbarcato dall'*Euro*, era venuto in Africa incaricato di una « missione speciale ».

Una sera in riva al mare mi raccontò la triste ed oscura storia del convoglio « Beta ».

La distruzione di questo convoglio fu un evento molto grave della famosa « battaglia dei convogli », perché dimostrò ancora una volta lo stato d'inferiorità delle nostre forze navali rispetto ai mezzi tecnici di cui disponeva la Marina britannica, che le consentivano di attaccare impunemente i nostri traffici.

Riveniamo al novembre del 1941, al periodo piú nefasto della guerra sul mare. Il traffico per Tripoli era stato sospeso a causa dell'aggressività della famosa « Forza K »,

nuovamente dislocata a Malta essendo cessate le massicce azioni aeree che regolarmente la neutralizzavano.

Ai primi di novembre, era in preparazione la controffensiva dell'esercito italo-tedesco in Libia, per la quale erano necessarie ingenti quantità di materiali bellici ed in particolare di combustibili liquidi.

Il Comandante Cigala Fulgosi mi disse che la Marina aveva subito non poche pressioni affinché fosse inviato a Tripoli un importante convoglio. Alle insistenze dei superiori comandi italiano e tedesco, la Marina obiettò che avrebbe potuto organizzare il transito di un grosso convoglio purché l'Aviazione italiana e tedesca avessero potuto assicurare la scorta aerea notturna, nonché quella diurna. Le obiezioni della Marina non poterono essere soddisfatte soprattutto a causa della assoluta mancanza di aerei da caccia notturna, sicché ancora una volta un convoglio composto di sette mercantili fu avviato incontro ad una sorte che era già segnata.

Poiché a Malta era presente la « Forza K » — due incrociatori leggeri, l'*Aurora* ed il *Penelope*, muniti di radar, e due cacciatorpediniere — Supermarina dispose che il convoglio « Beta », oltre che dalla scorta diretta di cinque cacciatorpediniere, fosse appoggiato dalla 3ª Divisione, ossia dal *Trieste* e dal *Trento* e da quattro cacciatorpediniere. La 3ª Divisione era al comando dell'Ammiraglio Bruno Brivonesi. Sulla persona dell'Ammiraglio Brivonesi si appuntarono non pochi e gravi sospetti di diversa natura, sui quali il corrispondente di guerra non può e non vuole esprimere alcun giudizio. Dopo la distruzione del convoglio « Beta », l'Ammiraglio Bruno Brivonesi fu privato del comando e sottoposto ad un processo, « imputato di perdita colposa di nave militare, perché nella notte sul 9 novembre 1941, nelle acque dello Jonio, quale Comandante delle forze navali incaricate della scorta di un convoglio, attaccato da forze navali nemiche, cagionava, per non aver osservato le

prescrizioni regolamentari e le comuni regole della tattica navale per la direzione e la condotta del combattimento, oltre alla distruzione del convoglio e alle gravi avarie di alcune navi della scorta, la perdita di due cacciatorpediniere direttamente dipendenti dal suo comando ». Ma il giudice istruttore del Tribunale militare territoriale di guerra di Roma pronunciava la seguente sentenza: « ... Non riscontrandosi negli errori anzidetti, in relazione agli eventi che vi sono connessi, alcuno degli elementi della colpa penale, è d'uopo pronunziare in confronto dell'Ammiraglio Brivonesi, relativamente al fatto che gli è addebitato, decisione di proscioglimento, perché il fatto stesso non costituisce reato ».

Nonostante questa sentenza, il nome dell'Ammiraglio Brivonesi rimane legato ad una delle pagine piú tristi della « battaglia dei convogli ».

Il convoglio « Beta » era composto dei piroscafi tedeschi *Duisburg* e *San Marco* e dei mercantili italiani *Sagitta*, *Rina Corrado* e *Maria* e delle cisterne *Minatitlan* e *Conte di Misurata*.

Le sette navi trasportavano complessivamente 34.473 tonnellate di materiali bellici, di cui oltre 14.000 tonnellate di combustibili liquidi, e 167 militari italiani e 78 tedeschi, oltre agli equipaggi.

Come tutte le vicende della « battaglia dei convogli », anche questa ha inizio con l'avvistamento di un aereo della ricognizione marittima di Malta, un *Maryland*, che alle 16.40, poco prima del tramonto, da lontano, basso sull'orizzonte, poté osservare il convoglio e comunicarne l'esatta consistenza, la posizione e la rotta a La Valletta. Il ricognitore britannico fu avvistato ad una distanza di circa 5.000 metri dall'*Euro* del Comandante Cigala Fulgosi, che prontamente lo segnalò con comunicazione diretta al caposcorta e, con messaggio radio di scoperta all'aria, a tutte le unità in navigazione e a Supermarina. In quel momento, il

convoglio era ancora scortato da aerei italiani e tedeschi, che non si accorsero del ricognitore nemico e non poterono essere avvertiti dalle navi, perché non esisteva, allora, alcun sistema radiofonico o radiotelegrafico per le comunicazioni tra nave ed aereo e viceversa.

Supermarina aveva disposto che cinque sommergibili eseguissero degli agguati esplorativi ed offensivi intorno a Malta allo scopo di segnalare ed ostacolare gli eventuali movimenti della « Forza K », ma per un insieme di circostanze avverse nessuno dei battelli poté attaccare, prima o dopo la distruzione del convoglio « Beta », o semplicemente avvistare o « sentire » le navi inglesi.

Era chiaro che, dopo l'avvistamento del *Maryland*, la formazione navale italiana doveva essere in allarme e lo erano soprattutto i cacciatorpediniere della scorta ravvicinata. La 3ª Divisione, intanto, per mantenersi in vista delle navi mercantili che navigavano a nove nodi, fu costretta, secondo gli ordini dell'Ammiraglio Brivonesi, a pendolare lungo la rotta del convoglio sul lato verso Malta per poter mantenere la velocità necessaria che garantisse agli incrociatori una sufficiente maneggevolezza. Questa decisione fu la causa del tardivo intervento della 3ª Divisione nello scontro e creò inutili e dannose confusioni nelle manovre dei cacciatorpediniere di scorta al convoglio.

Alle ore 01.00 il *Trieste* era intento a lanciare un messaggio di avvertimento a tutte le unità, perché erano stati intercettati dei segnali radio misteriosi, trasmessi all'aria e senza nominativo, « NO30-NO30-NO30-NO30 », che aumentavano d'intensità, quando dallo stesso *Trieste* si avvistavano quasi di prora, ad una distanza imprecisata, le prime vampe delle artiglierie nemiche.

La « Forza K » aveva tagliato la rotta al convoglio e lo stava rimontando, procedendo alla sua distruzione. Avvicinandosi al convoglio e col prezioso ausilio del radar, gli incrociatori britannici diressero prima il tiro sui due piú

vicini cacciatorpediniere della scorta, il *Fulmine* ed il *Grecale*, mentre aumentavano di velocità per portarsi all'attacco col siluro. Colpito dalle prime salve, il *Fulmine* affondò. Il suo comandante, Capitano di Corvetta Milano, fu gravemente ferito fin dall'inizio del combattimento. Tenne il comando fino all'ultimo, poi s'inabissò con la sua unità. Il Tenente di Vascello Garau, direttore del tiro, si portò vicino all'unico cannone rimasto in efficienza e continuò a far fuoco fino all'ultimo istante e affondò volontariamente col « suo » *Fulmine*. Il *Grecale*, colpito gravemente, rimase a galla, ma fu costretto a sospendere l'attacco e ad accostare verso Nord.

Il terzo cacciatorpediniere sul lato dritto del convoglio era l'*Euro*. Il Comandante Cigala Fulgosi distese prontamente una cortina di nebbia per tentare di occultare le navi mercantili al delinearsi dell'attacco nemico e decisamente diresse contro gli incrociatori britannici.

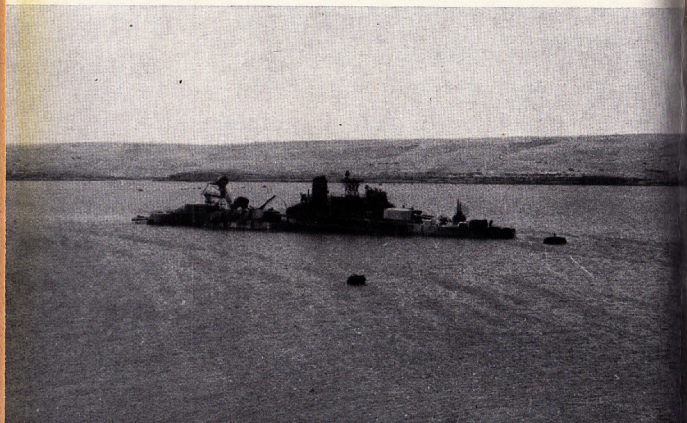
« Alle 01.06 — egli mi raccontò — una coppiola di illuminanti scoppia sul convoglio e quasi immediatamente i piroscafi sono sottoposti ad un tiro battente. Al mio traverso intravedo due unità. Ho l'impressione che siano queste a sparare sul convoglio. Faccio mettere in comunicazione la terza caldaia ed inizio a fare fumo. Anche il *Maestrale* ed il *Libeccio* fanno fumo. Aumento di velocità e cerco di coprire la testa del convoglio con la cortina di fumo.

« Alle 01.10 un proiettile scoppia all'altezza della plancia a pochi metri dal bordo a dritta. Una pioggia di schegge innaffia la plancia. Il capo centrale sull'aletta di dritta cade colpito a morte, il puntatore della colonnina è ferito, il sergente furiere addetto ai telegrafi di macchina si abbatte sul telegrafo gravemente ferito. (Cadde senza lamentarsi — mi disse piú tardi Nane, l'ordinanza del Comandante. " Nane — gridò — sono ferito alla schiena, sta' attento ai telegrafi! ". Il Comandante gli si avvicinò e gli disse:

Tobruk, fine del 1942: la rada è ormai un cimitero di navi italiane e inglesi.

Altre navi rese inutilizzabili dagli attacchi aerei inglesi.

Si tenta di recuperare il piroscafo *Serenitas* colpito a poppa da bombe inglesi.

Anche il glorioso incrociatore *San Giorgio*, che per piú di due anni aveva difeso Tobruk dagli attacchi aerei inglesi, non è piú che un relitto smantellato.

" Fatti coraggio ancora per qualche minuto. Adesso mettiamo un po' di siluri in corpo a quegli inglesi, poi ti curerò! ". Anche il Comandante era ferito. Una piccola scheggia lo aveva colpito all'orecchio. Il suo viso era macchiato di sangue e cosí il cappotto e la sua sciarpa. Il sergente furiere, morente, si rivolse al Comandante e sussurrò: " Non pensi a me, Comandante. " Poi, con le sue ultime forze, urlò: " Forza *Euro*, viva l'Ita... ")

« Alle 01.18 ritenendo di aver portato abbastanza avanti la cortina e di avere cosí assolto la prima parte del mio compito — continuò a raccontarmi il Comandante — accosto a dritta per andare all'attacco. Faccio andare in punteria l'« A.P.G. »[1] sulle unità che intravedo sulla mia prua e che ritengo essere nemiche. Già tre o quattro piroscafi sono incendiati, saltano in aria con i carichi di munizioni. Non riesco a distinguere le sagome delle unità su cui dirigo. Vedo solo due ombre piú grandi e due o tre piú piccole un poco piú a sinistra.

« Il fatto che al mio traverso a dritta, nella serata, avevo già due volte intravisto la Divisione *Trieste*, il fatto che sono due unità maggiori e due o tre minori, il fatto che sparano ma non su di me che pure debbo profilarmi distintamente sullo sfondo dell'incendio dei piroscafi e che, dirigendo su di loro, sono ormai arrivato a non piú di 3 o 4 mila metri di distanza, mi fa nascere prima il dubbio e poi la convinzione che si tratti della Divisione *Trieste* la quale, stando sulla dritta del convoglio, spara su di un nemico che ha attaccato di poppa il convoglio stesso; pertanto desisto dall'attacco ed accosto sulla sinistra per raggiungere il *Maestrale* e gli altri cacciatorpediniere che continuano a fare fumo, dirigendo all'incirca per levante.

« Alle 01.35 avendo messo a massima forza, sono ormai a 4 o 500 metri di poppa a tre cacciatorpediniere, che navi-

[1] Apparecchio di Punteria Generale.

gano all'incirca in linea di fronte. Salve cominciano ad arrivare sulla nostra formazione che è presto inquadrata. Faccio continue e violente accostate dirigendo sempre dal lato del punto di caduta dell'ultima salva. Una salva centra in pieno l'*Euro* e poco dopo una seconda: ogni volta diversi colpi arrivano a bordo o nelle immediate vicinanze del caccia che è coperto di schegge. Poi le salve cessano di cadere. Non riesco a distinguere nulla per il contrasto fra il punto, dove ardono i piroscafi, ed il resto dell'orizzonte, e per le cortine di fumo; seguo pertanto per imitazione di manovra gli altri cacciatorpediniere.

« Alle 02.00 circa i telegrafi di macchina non funzionano. Dalla falla a prua entra molta acqua. La girobussola non funziona e la luce comincia a mancare. Diminuisco di velocità per mettere i paglietti turafalle. Lo segnalo al *Maestrale*. Alle 02.15 sono state tamponate le vie d'acqua principali, ma si è fermata completamente la turbodinamo. Il bastimento è al buio, perché un colpo in caldaia ha inutilizzato anche l'impianto della luce di sicurezza. Mancano tutte le antenne radio e non posso fare segnali; macchine, siluri ed artiglierie sono sempre efficienti. Non sono piú in vista di altre unità; inverto la rotta e dirigo per il punto dove stanno sempre bruciando i piroscafi.

« Alle 02.55 sono sul punto. Sono raggiunto poco dopo dall'*Oriani*, cui segnalo con lampadine di fortuna che, salvo il fatto di non poter fare segnali e di avere solo il radiosegnalatore in condizioni di funzionamento, ero efficiente, e lo avrei seguito per imitazione di manovra. L'*Oriani* mi segnala di ricuperare naufraghi: incomincio a farlo. Alle 03.20 comunico al *Maestrale* per radiosegnalatore che ho tamponato le falle e che sono ritornato sul punto dove mi sono riunito all'*Oriani* ».

All'alba, i cacciatorpediniere di scorta al convoglio " Beta " che era stato completamente annientato — solo la cisterna *Minatitlan* era rimasta a galla avvolta in una densa

nuvola di fumo —, sono sulla zona del tragico scontro a raccogliere i naufraghi. Poco prima delle 07.00 un siluro, lanciato da un sommergibile inglese, colpisce a poppa il *Libeccio*. Cosí ha scritto il comandante Tagliamonte nel suo rapporto:

« Alle 06.40 una violenta esplosione a poppa. Sparisce di colpo tutta la parte poppiera del bastimento compreso il complesso e parte dell'osteriggio della macchina di poppa. Buona parte del personale che sta a poppa viene sbalzato in acqua. Il bastimento sbanda notevolmente sulla dritta di circa 15°-20° e si appoppa come se volesse infilarsi in acqua mentre nuvole di vapore sfuggono da poppa.

« Ho la netta sensazione che da un istante all'altro il *Libeccio* affonderà e che non vi sia un istante da perdere per la salvezza della gente. Do pertanto ordine al personale della plancia di gettarsi a mare ed ordino anche di mettere in mare i grossi salvagente. Scendo quindi dalla plancia e mi reco sul castello, ordino di mettere a mare la motolancia e faccio gettare, per il soccorso ai naufraghi, una zattera tipo Castellammare, situata a poppavia del fumaiolo, lo zatterino del fuoribordo e varie plancette di legno ».

Nel suo rapporto il Comandante Tagliamonte descrive poi tutti i tentativi compiuti per evitare l'affondamento della sua nave ferita a morte. Dà ordine all'Ufficiale in 2ª di trasbordare sul *Maestrale*, che si tratteneva nelle vicinanze, tutti i feriti e i marinai non necessari in quel frangente.

« La motolancia — continua il rapporto — inizia cosí un traghetto, ma, purtroppo, fa frequenti avarie al motore, perde il timone e non riesce a compiere piú di quattro viaggi.

« Il capoposto radiotelegrafista, nel frattempo, mi aveva avvertito di avere steso un'antenna radio di fortuna e successivamente di aver ripristinato l'efficienza di tutti gli apparati radiotelegrafici, ubicati in plancia. Trasmetto per radio-

segnalatore al *Maestrale* un messaggio, in cui dico che la paratia della macchina di prora resiste pur dando luogo ad infiltrazioni, e che ritengo possibile contenere per qualche ora le vie d'acqua per cui chiedo il rimorchio.

« Faccio subito preparare la braga ed il cavo, e appena pronti, comunico per radiosegnalatore al *Maestrale* che sono pronto per il rimorchio. L'*Euro*, con brillante manovra, viene subito sottobordo, ma poiché giustamente giudica il cavo da me dato troppo corto invia il suo d'acciaio ed inizia il rimorchio, che, però, le condizioni del bastimento e del mare rendono difficoltoso e molto lento (ritengo la nostra velocità di circa 2 nodi).

« L'*Euro* prepara quindi, e me ne informa, un rimorchio piú pesante con catena che mi darà per cercare di aumentare di velocità. Nel frattempo, nonostante si siano intanto tamponate varie vie d'acqua, il livello d'acqua in macchina di prora cresce, mentre ormai il locale officina è completamente allagato. Il Direttore di Macchina esprime il dubbio che la paratia e lo scafo siano lesionati in qualche punto non accessibile o non visibile. Si riaccende la caldaia che nel frattempo era stata spenta, si rimettono in funzione i mezzi di esaurimento e si preparano la pompa a braccia, per il prosciugamento delle sentine, e buglioli e gamelle per proseguire con mezzi di fortuna le operazioni di esaurimento. Il Direttore di Macchina però mi avverte che l'esaurimento con l'eiettore e con la pompa di sentina non è possibile e che sarà, quindi, difficile riuscire a fare ciò con gli scarsi mezzi anzidetti. Rispondo che occorrerà fare l'impossibile. Ordino pertanto all'Ufficiale in 2ª di organizzare con tutta la gente disponibile la catena di buglioli. Dopo qualche tempo il Direttore di Macchina mi avverte che non abbiamo piú acqua disponibile e che si è dovuta spegnere la caldaia.

« Si tenta di arginare l'allagamento con la pompa a braccia e con le gamelle; ma presto si rileva l'insufficienza di ogni sforzo (la pompa a braccia di portata limitatissima

deve essere varie volte smontata perché si riempie di sfilacce e non riesce ad aspirare). Nel frattempo, aumentano lo sbandamento sulla dritta e l'appoppamento per cui la coperta è quasi continuamente invasa dall'acqua. Sono costretto a riconoscere che non ho piú a disposizione nessun mezzo per far fronte alla situazione e decido quindi di far abbandonare la nave. Comunico tale decisione all'*Euro*, dicendogli di abbandonare il rimorchio. Effettuata tale operazione, il Comandante Cigala Fulgosi mi comunica che attraccherà immediatamente per prendere la gente a bordo.

« Ordino al Direttore di Macchina di tenersi pronto a fare allagare il deposito munizioni di prora e all'Ufficiale in 2ª, che lo esegue personalmente, di fare aprire il portello di accesso a detto locale per permettere un rapido sfogo dell'aria. Dato il rapido affondamento della nave, l'allagamento in questione non è poi stato ordinato. Ordino di affidare ogni ferito alle cure di due uomini validi che dovranno provvedere al suo trasbordo sull'*Euro*. Ordino che tutta la gente si riunisca sulla sinistra a murata. In seguito a mia richiesta, l'Ufficiale in 2ª, che con l'Ufficiale al dettaglio ha compiuto un minuzioso giro nei locali, mi assicura che tutta la gente è in coperta pronta a trasbordare.

« L'*Euro*, nonostante le difficoltà che lo scarroccio e l'instabilità del *Libeccio* gli creano, attracca sulla sinistra e getta una cima a prora a cui non è possibile dar volta, perché lo sbandamento degli ultimi minuti è andato aumentando cosí rapidamente da far ritenere imminente il capovolgimento della nave. In conseguenza, ordino alla gente di scavalcare la battagliola e mettersi sulla murata che è ormai inclinata di almeno 45°. Poiché lo sbandamento aumenta rapidamente, ordino a tutti di gettarsi a mare. La murata ora è perfettamente orizzontale. Il bastimento comincia ad infilarsi di poppa... »

« Quando mi ero attraccato al *Libeccio* — ha narrato da parte sua Cigala Fulgosi — ricevetti l'ordine di mol-

larlo. Lo comunicai a voce al Comandante Tagliamonte, che era sulla sua plancia a pochi metri da me. Ed egli mi rispose: " Fai quello che ti dicono, può essere pericoloso anche per te, credo che si tratti di un sommergibile ". Poi si girò verso prora, dove era riunito quasi tutto il suo equipaggio, ed esclamò: " *Libeccio*, noi rimaniamo a bordo! ". Si rivolse, quindi, verso di me, e lanciò un'accusa bruciante contro l'Ammiraglio Brivonesi. (*Il corrispondente di guerra preferisce oggi dimenticarla, perché fu gridata nel momento in cui il Comandante Tagliamonte aveva deciso di morire con la sua nave lacerata dal fuoco nemico.*)

« Quando il *Maestrale* mi ripeté il segnale di abbandonare il *Libeccio*, detti l'ordine di mollare le cime. Un marinaio del *Libeccio*, di cui purtroppo non so il nome, mollò l'ultima cima a prua dicendo: " Noi del *Libeccio* non abbiamo bisogno di trasbordare ". Nelle due operazioni di rimorchio e nella manovra per attraccarmi la seconda volta, tutto l'equipaggio del *Libeccio* fece il possibile per facilitarmi nelle operazioni e per tentare di salvare il cacciatorpediniere. Quando il *Libeccio* cominciò ad affondare decisamente, il Comandante Tagliamonte salí verso la plancia e l'ultima visione che ho di questa unità fu la sua prua dritta verso il cielo ed il suo magnifico Comandante che aggrappato in alto, in tenuta di panno, con colletto duro e berretto, senza salvagente, salutava col braccio. Fischiai l'" attenti " ma non ce n'era bisogno perché tutto il mio equipaggio, dopo mollate le cime, si era spontaneamente messo in riga per rendere l'ultimo onore al Regio Cacciatorpediniere *Libeccio* ».

Il Comandante Tagliamonte si trovò di colpo in mare. Il *Libeccio*, affondando, si era impennato. L'ondata prodotta dall'inabissarsi della nave lo sommerse, ma contemporaneamente e fortunatamente lo sospinse in fuori. Nuotò verso una zattera da cui gli fu gettata una cima, e fu ricuperato coi suoi marinai dall'*Euro*.

« Del *Trieste* — mi disse, a mo' di conclusione, il Comandante Cigala Fulgosi — non val la pena che te ne parli. Peccato che tu non fossi con noi! ».

Il giorno dopo, Nane m'informò che al nostro Comandante avrebbero dato la responsabilità direttiva di una squadriglia di nuovi avvisi-scorta ancora sullo scalo.

— Lei verrà con noi, non è vero?

— Certamente, Nane, non ne posso piú di quest'Africa!

La sera, andai a mettere la mia tenda vicino a quella del mio caro amico Giacomo Guiglia. Chiacchierammo, seduti in riva al mare, fino all'ora dell'appuntamento con la piú stupida e piú noiosa zanzara di tutta l'Africa. All'una di notte e ogni notte, sorgeva nel cielo di El Alamein un piccolo aeroplano, un monomotore, che gironzolava sul nostro fronte e sulle immediate retrovie, sganciando ogni dieci minuti una bombetta da un paio di chili, a casaccio, dove gli saltava in testa. Dopo la quinta bomba, rientrava alla base. La sua azione di disturbo era veramente fastidiosa. Nessuno riusciva a dormire con quella zanzara sulla testa, che lasciava cadere le sue cinque uova per poi scomparire nel buio della notte.

Un giorno, decidemmo di buttarlo giú. Piantammo una tenda in riva al mare in una zona disabitata. A trecento metri di distanza, i marinai del fronte a mare piazzarono una bella mitragliera da 20, sulla mia camionetta inglese.

La notte, accendemmo un *fanus*[1] sotto la tenda ed aspettammo. Da terra quella tenue luce non poteva essere vista, perché avevamo sistemato la tenda sulla striscia di spiaggia tra il mare ed una duna; se l'avessero vista, tutto il fronte di El Alamein si sarebbe rivoltato contro di noi.

All'una precisa, puntuale come un'eclisse, si sentí la

[1] Lampada antivento.

zanzara. Dapprima si diresse verso la depressione di El Quattara, sul cui ciglione si era annidata la « Folgore », poi venne verso il mare. Come avevamo previsto, puntò sulla nostra tenda e noi immaginammo che la zanzara pensasse: « Ecco, questi sciocchi d'italiani che hanno acceso un *fanus* sotto una tenda e magari giocano a tressette, credendo di non essere visti! ».

La zanzara si allargò sul mare, poi tornò indietro e scese, picchiando. Sganciò la sua bombetta, ma fu impallinata proprio sul muso. La zanzara, che era un piccolo biplano, si schiantò a seicento metri dalla tenda. E facemmo prigioniero il pilota, ammaccato e ferito. Era un sergente della R.A.F.

Due giorni dopo, seppi da Giacomo che era un italiano di Alessandria.

I tedeschi, sempre piú ottusi, pretesero un'inchiesta, perché credettero che i marinai fossero colpevoli d'intelligenza col nemico. Ovviamente, l'inchiesta fu subito insabbiata, e la maledetta zanzara fu fatta cantare da uno degli uomini dell'« Ufficio I », opportunamente camuffato da inglese.

Con l'abbattimento della zanzara, cessarono le azioni di disturbo notturno.

X. LA MISERABILE FAVOLA DELLE « QUATTRO PETROLIERE »

Tobruk, fine settembre 1942.

La situazione dei traffici migliorò sensibilmente nonostante che si dovessero lamentare delle perdite nel naviglio mercantile e l'affondamento della torpediniera *Polluce*, una delle veterane e piú intrepide torpediniere delle scorte ai convogli.

La torpediniera *Polluce* faceva parte del convoglio « Sportivo », che partí dal Pireo, diretto a Tobruk, il mattino del 2 settembre. Il convoglio, composto dei piroscafi *Sportivo*, *Bianchi* e *Padenna*, e scortato da quattro torpediniere, fu attaccato il pomeriggio del giorno 3 da bombardieri americani e la notte tra il 3 e il 4 da velivoli siluranti e bombardieri. Alle 01.53 il *Bianchi* fu colpito da un siluro sulla sinistra, sganciato da un aereo che planò sul piroscafo a motore spento, inosservato. Il piroscafo, carico di 1.095 tonnellate di benzina, s'incendiò e dopo breve tempo doveva affondare. La *Polluce* si ricongiunse al piroscafo *Sportivo*, scortato dalla *Calliope*. Ma alle 05.04 questo gruppo subí un nuovo attacco aereo che purtroppo produsse la perdita della valorosa *Polluce*. Un aereo, proveniente da sinistra, sorvolò la poppa della torpediniera a bassa quota e a motori spenti. Fu avvistato e inquadrato dal tiro delle mitragliere, ma, purtroppo, una delle tre bombe sganciate colpí la *Polluce* tra il pezzo 2 ed il pezzo 3, provocando l'esplosione della riservetta munizioni del pezzo 3 ed un forte incendio.

Il piroscafo *Sportivo* proseguí da solo verso Tobruk, dove giunse indenne con le sue 1.237 tonnellate di gasolio.

Anche il *Padenna* andò a fondo, colpito da due siluri

lanciatigli da un sommergibile, guidato sul convoglio dai bengala sganciati dai velivoli britannici nel loro ultimo attacco.

Con il *Padenna* si persero 1.671 tonnellate di combustibili liquidi.

Nei primi giorni di settembre, fu colpita da aerosiluranti, nello Stretto di Messina, la motonave *Monti* che era diretta a Bengasi. Presa a rimorchio dalla torpediniera di scorta, poté essere portata ad incagliare sulla costa calabra. Fu poi rimorchiata a Messina.

Il 3 settembre, giunsero felicemente a Tobruk la cisterna *Stige* con 640 tonnellate di benzina e la motonave *Brioni* con 278 tonnellate di carburante.

Il diario storico del settembre del 1942 ci dice che furono pochi i convogli di grosse navi mercantili carichi di materiali bellici avviati verso i porti della Cirenaica. La mancanza di navi mercantili, la mancanza di unità di scorta e soprattutto la mancanza di nafta, sempre piú scarsa, incisero sull'andamento dei traffici. A queste mancanze si deve aggiungere la difficoltà di raccogliere nei porti di partenza i materiali necessari per formare il carico di navi mercantili, anche di medio tonnellaggio.

Giunsero, tuttavia, a Tobruk e a Bengasi, sempre nei primi giorni di settembre, 419 tonnellate di combustibili a bordo della motonave *Sestriere*, 3.953 tonnellate di combustibili e lubrificanti a bordo della motonave *Ravello* e altre 2.127 tonnellate di carburanti a bordo della motonave *Ankara*.

I convogli in cui navigarono queste navi furono ripetutamente attaccati da aerei siluranti e bombardieri, americani e britannici, e da sommergibili. La sola motonave *Manara*, che trasportava tra l'altro 557 tonnellate di combustibili e lubrificanti, quantunque colpita da un siluro di aereo, rimase a galla e fu portata ad incagliare sulla costa greca, all'altezza di Corfú. Il suo carico fu ricuperato.

Coi piroscafi *Sirio* e *Castore* arrivarono a Tripoli 1.173 tonnellate di benzina e lubrificanti. Andò perduto il piroscafo *Carbonia* per azione di bombardamento aereo nel golfo di Hammamet, con un carico di 1.124 tonnellate di combustibili liquidi.

Il 15 sera, giunsero a Tobruk, indenni, la cisterna *A. Fassio* con 2.265 tonnellate di benzina e la motonave *Barletta* con 273 tonnellate di benzina in fusti e latte.

La vecchia e logora carretta *Leonardo Palomba* con un carico di 648 tonnellate di benzina e 43 tonnellate di materiali vari, dovette soccombere di fronte all'aggressività di un sommergibile. Avevo conosciuto la *Palomba* nel 1930, quando già malata di asma arrancava col mio caro *Iseo* a 6 nodi lungo le rotte della Soria, se il vento ce la metteva tutta ad aiutarci; l'armatore, il Comandante e la sua gente erano già cosí vecchi che per loro i mari del Levante erano ancora tutti « soriaci ». Era cosí malata la *Palomba* che veniva avviata, *da sola*, senza scorta, da Palermo a Tripoli. Stazzava 1.110 tonnellate lorde e la comandava il Capitano di lungo corso Cozzolino. Nel pomeriggio del 20 settembre s'incagliò nei pressi di Ras Mahamur. Soccorsa da un rimorchiatore, inviato da Pantelleria, riuscí a liberarsi a mezzogiorno del giorno dopo. Nella notte seguente, fu attaccata da un sommergibile, che venne fuori per tentare l'azione col cannone, perché non valeva la pena sprecare un siluro. La reazione della gente di bordo fu però cosí pronta e vivace che il battello nemico fu costretto ad allontanarsi sotto il tiro di una sola mitragliera. Se non fosse stato cosí decrepito, la *Palomba* avrebbe potuto farla franca: le sarebbero bastati pochi nodi di piú per sfuggire al successivo attacco. Ma era cosí carica di denti di cane ed aveva una barba di alghe cosí lunga che, pur pompando a tutta forza, i suoi nodi si potevano contare sulle dita di una mano sola. Qualcuno aveva pensato di raschiargli la pancia, ma coi denti di cane si staccavano anche le lamiere a croste. Tramontata

la luna, il sommergibile tornò all'attacco e, alle 04.30, colpí con due siluri la vetusta carretta a nove miglia al largo di Kuriat. La *Leonardo Palomba* s'incendiò e colò a picco in meno di due minuti. Del personale di bordo — quindici marittimi e nove militari — si salvò solo un fochista gravemente ustionato.

La *Palomba* aveva cinquantatré anni.

L'accanimento del nemico contro una cosí stanca carretta dimostrò la sua ferma decisione di affondare qualunque natante in rotta per la Libia, per impedire ogni piú modesto rafforzamento del nostro fronte africano.

Secondo questo principio, il nemico attaccò, nella notte tra il 13 ed il 14 settembre, la base di Tobruk con una duplice incursione da terra e dal mare e con un nutrito appoggio aeronavale. Voleva distruggere tutte le istallazioni portuarie e militari, per impedire che Tobruk potesse essere utilizzata quale punto di arrivo dei nostri traffici con la Cirenaica.

Il colpo di mano fallí completamente. Furono fatti circa seicento prigionieri e fu catturata intatta una motosilurante. Le batterie della Marina affondarono i cacciatorpediniere *Sikh* e *Zulu*. L'aviazione italiana e tedesca colò a picco l'incrociatore *Coventry* e danneggiò alcune delle motosiluranti ed un cacciatorpediniere di scorta al *Coventry*.

I reparti dei *Long Range Desert Groups* riuscirono a penetrare nell'interno della base e a neutralizzare solo una batteria da 105, ma furono contrattaccati e respinti dagli armamenti della batteria « Grasso » della Marina e da una compagnia del battaglione « San Marco » al comando del Tenente di Vascello Colotto. Anche i quattrocento *commandos*, messi in terra dai cacciatorpediniere *Sikh* e *Zulu*, che avrebbero dovuto sconvolgere il comando, il porto e le banchine di Tobruk, furono ricacciati in mare o catturati da una compagnia di marinai, carabinieri e qualche soldato tedesco. Nel porto, il comandante della base navale, Capitano di Vascello D'Aloja, disponeva, sotto la direzione dell'Ammiraglio Lombardi, che lungo le ostruzioni retali si allineassero diciassette motozattere e tre torpediniere: *Castore*, *Montanari* e *Cascino*. Le motozattere e le torpediniere annientarono le motosiluranti britanniche non appena tentarono di penetrare nella rada.

Nella stessa mattina del 14 settembre, arrivarono a Tobruk, da Bengasi e da Derna, alcuni piccoli motopesca del valoroso cabotaggio libico, senza dar peso alle cannonate di cui avevano ascoltato gli echi.

La mattina del 18 settembre, giunsero a Tobruk il piroscafo *Nerucci* con 1.019 tonnellate di benzina. Due giorni dopo, approdarono a Bengasi le motonavi *Monginevro* ed *Apuania* con oltre 2.880 tonnellate di benzina, nafta e lubrificanti.

Le due ultime petroliere, che giunsero senza danni a Tobruk, furono la *Rondine* e la *Proserpina*, rispettivamente con 4.769 e 5.316 tonnellate di benzina.

La *Rondine* — scortata dalla torpediniera *Orsa* e da un cacciasommergibili tedesco — giunse a Tobruk il 24 settembre, dopo aver subito ripetuti attacchi aerei.

Piú tormentata fu la navigazione della *Proserpina*. Il 25 settembre, partí da Suda, scortata dalle torpediniere *Lira* e *Libra*. Il gruppo si congiunse ad un convoglio che era partito dal Pireo e che era composto dei piroscafi *Menes*, tedesco, e dell'*A. M. Gualdi*. La scorta era assicurata dal cacciatorpediniere *Da Recco* e da due torpediniere: *Lupo* e *Castore*.

La *Proserpina* inalberò nella notte tra il 25 ed il 26 un pallone frenato, che si librò nel cielo ad una quota di circa duecento metri. Era la prima volta che una nave di un convoglio veniva dotata di un pallone frenato per la difesa antiaerea. Il pallone si perse per rottura del cavo che lo ancorava alla cisterna.

Le navi mercantili, ha scritto il capo-scorta, Capitano

di Vascello Aldo Cocchia, Comandante del *Da Recco*, non erano fornite né di apparecchi radiotelegrafici ad onde ultracorte né di radiosegnalatori a portata ridotta, e, pertanto, le comunicazioni nell'interno del convoglio erano oltremodo difficili e difficilissime, di conseguenza, le manovre d'urgenza da effettuarsi, specie di notte, per evitare l'offesa aerea avversaria.

Comunque, il convoglio navigò sempre, anche di notte, con le tre navi mercantili in linea di fronte — *Proserpina* al centro — e le unità di scorta disposte tutt'in giro, e la traversata si concluse felicemente.

Ma va ricordato che, durante la notte fra il 25 ed il 26, la formazione fu sorvolata e attaccata ripetutamente da velivoli, come narra lo stesso Comandante Cocchia:

« Ore 00.00 del 26 settembre. La *Lira* apre il fuoco con le sue mitragliere e con i suoi 100 contro un aereo che poi lancia il segnale di riconoscimento tedesco. Si tratta di un aereo inviato per scorta notturna e del quale nessuna comunicazione era stata data a questo Comando. Segnalo a tutte le unità la presenza di aerei alleati sul nostro cielo.

« Ai colpi di cannone sparati dalla *Lira*, *Menes* e *A. M. Gualdi*, ritenendo trattarsi di allarme per sommergibile, accostano in fuori mentre la *Proserpina* mantiene la rotta. Il convoglio si sparpaglia rapidamente. Non ho alcun mezzo per comunicare con i piroscafi se non con segnali luminosi, che, data la distanza, avrebbero dovuto essere a luce bianca. Ordino allora alla *Castore* di portarsi sottobordo al *Menes* e al *Gualdi* per far loro riprendere la rotta e la formazione. Contemporaneamente, col *Da Recco*, mi porto sotto la *Proserpina* e col megafono ordino di seguirmi. Faccio, cosí, riavvicinare questo piroscafo alla zona degli altri due.

« 00.50 - Il convoglio è ricostituito.

« 01.06 - Di prora a dritta si accende un bengala. Do il segnale di scoperta ed inizio cortine di nebbia.

« 01.09 - Spentosi il bengala smetto l'emissione di nebbia per evitare che la bianca cortina sotto il chiarore lunare rappresenti un preciso punto di riferimento. Da questo momento in poi durante tutto l'attacco aereo, che si protrarrà fino alle 03.30, emetto e faccio emettere dalle unità dipendenti cortine di nebbia, soltanto quando sono accesi bengala sul nostro pezzo di cielo.

« 01.30 - Bengala a sinistra. Un aereo attraversa basso il cielo del *Da Recco*. Apro il fuoco con le mitragliere.

« 01.38 - Di prora, esplodono in acqua, piuttosto lontane, alcune bombe.

« Ad intervalli tutte le unità di scorta sparano alcuni colpi con le mitragliere contro gli aerei avvistati.

« È da mettere in rilievo che la notte di luna piena e di chiarezza eccezionale permette di scorgere distintamente i velivoli attaccanti anche a distanza piuttosto forte.

« 01.50 - Di poppa al *Da Recco*, esplosione di bombe.

« 01.54 - Fuoco delle unità di poppa. Ancora scoppi di bombe tra le unità prodiere ed i piroscafi. Un aereo piuttosto basso passa con rotta parallela alla nostra fra il *Da Recco* e la *Libra*. Entrambe le unità aprono il fuoco contro tale aereo, che è rapidamente inquadrato dal nostro tiro.

« Lancia allora il segnale di riconoscimento tedesco. Si sospende il fuoco e si vede l'aereo allontanarsi verso sinistra. Contemporaneamente una bomba cade in acqua fra il *Da Recco* e la *Libra* ».

Nel pomeriggio del 26, il convoglio, indenne, giunse a Tobruk. A bordo dell'*A. M. Gualdi* c'erano 1.168 tonnellate di benzina oltre a materiali vari.

Nel mese di settembre, nessuna petroliera o cisterna figura tra le navi perdute o danneggiate. Su 95.903 tonnellate di materiali bellici partite dai porti italiani ne giunsero a destinazione 76.218, di cui 37.073 tonnellate di combustibili liquidi. La favola delle « quattro petroliere », che sarebbero andate perdute alla vigilia della controffensiva

britannica da El Alamein e che avrebbero impedito alle forze corazzate italo-tedesche di stroncarla, è una miserabile invenzione, una grossolana ingiuria per i morti e per i vivi della Marina italiana.

Tobruk, fine ottobre.

La miserabile favola delle « quattro petroliere » divenne, purtroppo, una tragica realtà nel mese di ottobre.

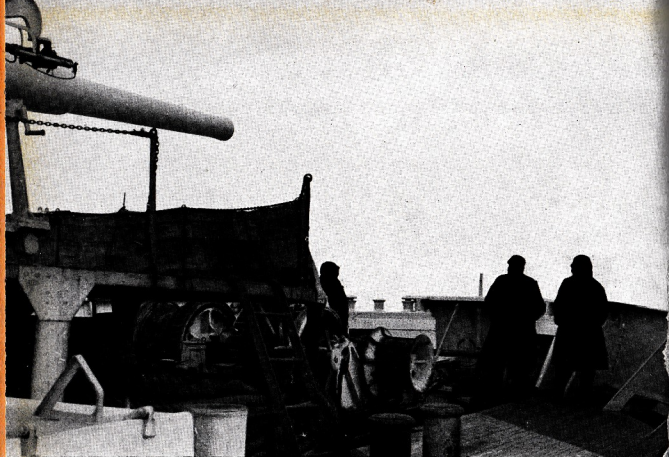
A Tobruk, si viveva alla giornata, in un'avvilente stanchezza, provocata da un'amara verità: il fronte era sempre fermo ad El Alamein, dove il nemico era riuscito ad innalzare una barriera insormontabile. Tutti i tentativi compiuti per scoprirne i punti di minore resistenza fallirono sotto spaventose eruzioni di ferro e di fuoco. Era fatale che i tedeschi, che con tanta baldanza avevano sperato di raggiungere il Nilo, dovessero trovare un capro espiatorio su cui addossare le colpe dei loro errori tattici e strategici; era, altresí, inevitabile che vedessero nella Regia Marina non una forza alleata, ma addirittura una forza ostile. Questa era l'opinione che i corrispondenti di guerra tedeschi cercavano di spacciare con insultante velenosità tra i loro colleghi italiani al seguito del Regio Esercito.

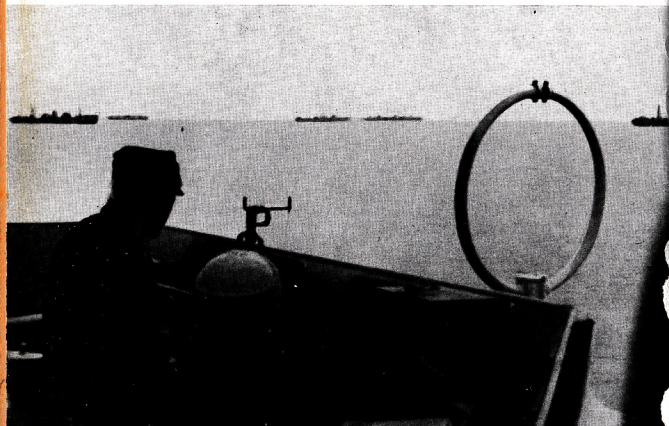
La censura di Roma era diventata piú difficile. Passavano solo quelle corrispondenze scritte alla maniera del De Amicis. Anche Roma, che aveva capito sempre con molto ritardo la dura realtà dei fatti, sembrava che avesse intuito la fatalità della legge che in settembre i fichi cominciano a pendere e che in ottobre cascano.

Ogni giorno Tobruk subiva i suoi attacchi aerei che venivano sferrati con una meticolosa puntualità, che ci permetteva di dosare e razionare il sonno.

Non sapevo piú nulla di ciò che accadeva in mare e di ciò che accadeva sul fronte. Gli episodi della guerra ci sfuggivano. Bisognava andarli a raccogliere appena una torpediniera o un mercantile entravano in rada. Cosí venni a

Un finto pezzo di artiglieria abilmente montato dagli inglesi per ingannare gli aviatori italiani sull'entità delle difese di Tobruk.

Una mina inglese è finita in secca: artificieri della Marina si apprestano a farla saltare.

Vedette a bordo di un mercantile armato in navigazione nel canale di Sicilia.

Scorta di un convoglio: dalla controplancia di una torpediniera si vigila contro l'offesa aerea e sottomarina.

sapere che, nei primi giorni di ottobre, l'Ammiraglio Sansonetti ebbe il coraggio « politico » di segnalare al Comando Supremo che *le navi che partivano all'improvviso non erano generalmente attaccate*. Fu il mio caro amico Enrico Bucci, Comandante della torpediniera *Orsa*, che mi parlò francamente delle troppe indiscrezioni, volontarie o involontarie, che giungevano, allora, agli orecchi degli inglesi, quando fatalmente all'organizzazione dei convogli partecipavano enti estranei alla Marina. « Se l'Ammiraglio Sansonetti — mi disse — ha avuto tanto coraggio, ciò significa che la barca affonda e che i topi vengono a galla ». Non mi disse esattamente cosí, ma le sue parole, molto piú pittoresche, non le posso ripetere per ragioni di decenza.

E venne a galla, quel giorno, che il problema della nafta per la Marina e della benzina per l'Aeronautica non solo era tragico, ma disperato.

In un suo promemoria al Comando Supremo — cosí si legge nel diario storico — la Marina fece presente che « il 17 ottobre c'erano soltanto 16.000 tonnellate di nafta distribuite tra le varie sedi ». Due giorni dopo, Supermarina scrisse tra l'altro: « Poiché ogni riserva è esaurita e poiché i consumi fissi irriducibili (dragaggio, pilotaggio, vigilanza costiera, servizi di porto, prove di nuove navi) non possono scendere al di sotto di 15.000 tonnellate al mese, restano disponibili (non potendosi contare sino alla fine dell'inverno su piú di 40.000 tonnellate mensili di nafta, provenienti globalmente dalla Romania e dalla Germania):

— 5.000 tonnellate per missione di guerra (posa di mine, protezione indiretta dei convogli, sommergibili) in luogo delle 10.000 tonnellate consumate in media finora;
— 5.000 tonnellate per motonavi e piroscafi in luogo delle 7.500 tonnellate consumate in media finora;
— 15.000 tonnellate per le scorte dirette al traffico in

tutti i mari, in luogo delle 30.000 tonnellate consumate in media finora.

« Ciò significa che i rifornimenti per l'Africa Settentrionale debbono inesorabilmente prendere un ritmo molto piú lento ed essere protetti da scorte meno numerose.

« In sintesi, con 40.000 tonnellate mensili, avremo:

— *La flotta praticamente ferma ed ogni addestramento soppresso;*

— *I rifornimenti per l'Africa e la loro protezione navale ridotti del 50 %...*

« Se il minimo previsto di 40.000 tonnellate, posto a base di questo apprezzamento, non sarà raggiunto, sarà necessaria un'ulteriore riduzione del traffico, perché non è possibile limitare maggiormente i consumi per le altre necessità militari ».

Ma la penuria di carburanti non fu la causa determinante della decisiva sconfitta subita da Rommel in Africa Settentrionale, da El Alamein fino al Mareth tunisino. Mancarono soprattutto i carri armati, i cannoni pesanti, le munizioni e gli automezzi, mancarono le navi di scorta ai convogli, mancarono gli aerei da caccia diurna e notturna, mancarono i bombardieri per martellare Malta e le basi nemiche del Medio Oriente: ci mancava sempre un soldo per fare una lira. Mai, come nel mese di ottobre, avemmo la certezza che ogni sforzo ed ogni sacrificio sarebbero stati vani. Eppure la gente della Marina « agguantava » bravamente. Questa tenacia, questa follia con l'effe maiuscola, non l'ho mai capita: eppure fu la grande virtú della Marina.

La sola consolazione era quella di poter dire: « Nonostante che la nave fosse stata colpita da un siluro o da una bomba, essa poté salvarsi per le sue ottime caratteristiche costruttive e per la perizia ed il valore del suo Comandante e del suo equipaggio ». E questo, perché tutti i convogli del mese di ottobre, diretti verso i porti della Cirenaica, furono tutti, ma tutti, attaccati a piú riprese. L'aggressività

del nemico rivelava il suo disegno: ridurre al lumicino le forze italo-tedesche ed attaccare.

Il 4 ottobre, fu azzoppata la nuovissima motonave *Valfiorita* di 6.200 tonnellate, attaccata da un solo velivolo che lanciò un siluro nella piú completa oscurità, dopo che i bengala si erano spenti e sebbene la scorta l'avesse avvolta di nebbia. La *Valfiorita*, colpita, fu portata a Corfú. Al momento dell'attacco, aveva un pallone frenato alla quota di 450 metri.

Prima dell'alba del 15, il piroscafo *Amsterdam* di 8672 tonnellate fu colpito da un siluro, dopo aver subito e respinto numerosi attacchi aerei con l'appoggio delle navi di scorta. Portato ad incagliare sulla spiaggia di Homs, fu rimesso a galla, ma il 23 venne nuovamente silurato per mancanza di protezione da parte della Marina.

Furono affondati tra l'8 e il 9 ottobre quattro mercantili, il *Dandolo* senza perdite umane, il tedesco *Kreta*, su cui morí solo uno sfortunato fochista greco, l'*Alga* con perdite umane e la *Lupa*, una piccola motocisterna vinacciera di 379 tonnellate, che portava un carico di vino da Tunisi a Tripoli. Fu attaccata da un sommergibile prima con quattro siluri, che andarono a vuoto, poi col cannone.

Il « convoglio D » di tre piroscafi e di una cisterna, la *Saturno*, scortato da quattro cacciatorpediniere, subí gli attacchi di almeno cinque sommergibili e una serie di attacchi aerei strettamente concatenati, che produssero tra il 19 e il 20 la perdita del cacciatorpediniere *Da Verazzano* e dei tre piroscafi. Solo la *Saturno* poté arrivare indenne a Tripoli.

Ed ora l'odissea delle ultime petroliere dirette verso la Libia.

Il 19 ottobre, a 70 miglia a levante da Punta Stilo, la *Panuco*, subiva nella notte sei attacchi aerei e fu colpita da un siluro al primo attacco. I successivi attacchi aerei, eseguiti con bombe, andarono a vuoto per la fitta nebbia distesa

dalle unità di scorta. Appena silurata, l'equipaggio dovette abbandonarla per la forte quantità di vapori di benzina sprigionatisi dalle stive, senza però incendiarsi. Il mattino seguente, essendosi dispersi i vapori di benzina, il Comandante e una parte dell'equipaggio tornarono a bordo, rimisero in moto e nello stesso giorno poterono entrare a Taranto.

La petroliera *Proserpina* di 4.869 tonnellate andò in fiamme colpita da un aerosilurante, nel pomeriggio del 25 ottobre, a poche miglia da Tobruk, dopo una tormentatissima navigazione. Insieme con la *Proserpina* si perdette la motonave *Tergestea* di 5.890 tonnellate, che saltò in aria con tutto il suo equipaggio nella rada di Tobruk. Era carica di esplosivi e di munizioni innescate.

La petroliera *Lusiano* di 2.557 tonnellate esplose pochi minuti prima alla mezzanotte del 28 ottobre, dopo aver subito per oltre quattro ore una serie di attacchi aerei.

Alla perdita di queste tre petroliere si devono aggiungere quelle della *Nautilus* di 2.070 tonnellate, nei pressi della Sardegna, e dell'*Arca* di 2.238 tonnellate, nell'Egeo, mentre proveniva dal Mar Nero. Su cinque petroliere partite da Tobruk per il Pireo e Taranto, tra il 1° ottobre ed il 7 novembre, solo la *Rondine* fu silurata il 1° ottobre a poche miglia da Tobruk. Rimorchiata in quel porto per le necessarie riparazioni, ripartiva in convoglio scortato il 26 ottobre per il Pireo, dove giungeva indenne, dopo aver subito quattro attacchi aerei.

Con un'apocalittica preparazione d'artiglieria, ebbe inizio, il 23 ottobre, la grande offensiva britannica da El Alamein, che doveva concludersi il successivo 23 gennaio, con l'occupazione di Tripoli.

Il compito della Marina divenne disperato, perché l'avanzata del generale Montgomery s'intrecciò con lo sbarco

degli angloamericani in Marocco e nelle zone di Algeri ed Orano.

Le operazioni anfibie degli Alleati iniziarono all'alba dell'8 novembre e si conclusero l'11 con un successivo sbarco a Bougie e a Bona. Tra il 5 e il 7 novembre entrarono nel Mediterraneo dallo Stretto di Gibilterra 668 navi da guerra e mercantili provenienti dai porti inglesi. Ma gli aerei ed i sommergibili tedeschi non riuscirono ad avvistare in Atlantico che qualche elemento di questa poderosa formazione navale che convergeva sul Mediterraneo per aprire un secondo fronte in Africa Settentrionale e portare la guerra in Europa.

Anche in quest'eccezionale circostanza il Comando Supremo Germanico non si rese conto della gravità della operazione alleata e con la complice noncuranza del Comando Supremo Italiano « credette e si ostinò a credere fino alla sera prima dello sbarco in Algeria che questa sarebbe stata una diversione rispetto alla azione principale che avrebbe dovuto essere diretta contro la Provenza ». Questa rivelazione del piú lucido ed imparziale storico della Marina italiana, l'Ammiraglio di Squadra Giuseppe Fioravanzo, non fa una grinza. Nel gennaio del 1943, il colonnello Agrifoglio, che all'epoca dello sbarco alleato si trovava a Tunisi presso la Commissione Italiana d'Armistizio con la Francia, mi disse che fin dal settembre del 1942 aveva comunicato a Roma che gli Alleati stavano preparando una grande operazione anfibia contro l'Algeria in concomitanza con l'offensiva di El Alamein. Verso la metà di ottobre, egli poté fornire al nostro Comando Supremo delle informazioni ancora piú precise, indicando perfino le date e le località degli sbarchi.

« Solo la Marina — mi disse con giustificato sarcasmo — ci ha creduto, ma i tedeschi ce l'hanno coi tuoi ammiragli! ». Presente alla conversazione era il tenente Bertini, valoroso « esploratore » delle retrovie del nemico e valente

conoscitore della lingua araba.

Le informazioni trasmesse dal colonnello Agrifoglio furono confermate alla Marina da altre provenienti da Algesiras.

Contro la poderosa formazione navale alleata, che si componeva di dodici portaerei, delle quali sette da scorta, sei navi da battaglia, quindici incrociatori, ottantun cacciatorpediniere, quaranta unità minori da scorta, duecentoquaranta trasporti con novantaquattro unità di scorta diretta, centoventun unità ausiliarie e cinquantanove mezzi da sbarco d'altura, Supermarina, che poteva contare solo su sei navi da battaglia, cinque incrociatori pronti, ventun cacciatorpediniere e trentanove sommergibili, non poté intervenire a causa della distanza tra Taranto e Algeri (quasi novecento miglia), della mancanza di nafta, della penuria di cacciatorpediniere e dell'impossibilità di ogni protezione aerea a cosí grande distanza dagli aeroporti della Sicilia e della Sardegna. Supermarina decise di reagire coi sommergibili e concertò con Superaereo il massimo impiego di velivoli bombardieri e siluranti. Nei primi giorni degli sbarchi, gli Alleati perdettero diciotto trasporti, un incrociatore contraereo, due cacciatorpediniere, una portaerei da scorta, un dragamine e due *sloops*. La nostra Marina perdette tre sommergibili: il *Granito*, l'*Emo* ed il *Dessié*.

« Avvenuto lo sbarco in Algeria, ha scritto l'Ammiraglio Fioravanzo, Supermarina insisté sull'urgenza di occupare la Tunisia, inviandovi con ogni mezzo truppe sufficienti ad estendere l'occupazione anche a Bona e Bougie, che Supermarina giustamente riteneva indispensabile avere in mano per togliere agli avversari delle basi per forze leggere, insidiose ed aeree, assai vicine alla linea di traffico tra la Sicilia e la Tunisia, breve sí, ma cosí obbligata da diventare — come diventò — facile bersaglio delle offese partenti proprio dal sistema Bougie-Bona e da Malta. Ma l'ordine di Hitler a Rommel di resistere a qualsiasi costo in

Cirenaica e l'insistenza del Comando Supremo Italiano, perché fossero tenute fino ai limiti del possibile la Cirenaica e poi la Tripolitania, mentre Rommel avrebbe voluto rompere il contatto a levante per correre a ponente verso l'Algeria, influirono negativamente su un piú sollecito rafforzamento delle nostre posizioni in Tunisia e gli Alleati poterono cosí prevenirci nell'occupazione di Bona e Bougie ».

Fin dallo sbarco alleato in Algeria, la Marina italiana fu impegnata nella difesa del traffico con la Libia, ma dall'11 novembre, giorno in cui partí il primo convoglio per la Tunisia, e fino alla caduta di Tripoli, lo sforzo della Marina fu particolarmente grave, perché dovette provvedere per settantatré giorni alla contemporanea protezione del traffico con la Libia e con la Tunisia: gli ultimi quattro convogli per lo sgombero di Tripoli partirono da quella località per la Sicilia tra il mattino del 19 ed il mattino del 23 gennaio del 1943.

Il 31 ottobre, ricevetti l'ordine di ripiegare su Bengasi e su Tripoli. Partii con la mia ordinanza al volante del « mio » camioncino 1100, a cui avevamo tolto le portiere per buttarci fuori nell'eventualità di qualche mitragliamento. E sei volte ci buttammo fuori nel tratto tra Tobruk e Bengasi, senza subire danni; nel tratto tra Bengasi e Tripoli, le cose andarono meglio. La fortuna si ostinava a proteggermi.

La ritirata fino a Bengasi fu uno scempio. Il panico si era impadronito sia degli italiani che dei tedeschi. Per difendere il mio automezzo ero disposto a tutto. Vicino al sedile avevo un fucile mitragliatore. Ero pronto a sparare su qualunque tedesco avesse osato fermarmi.

Quanti soldati italiani sono morti o caduti prigionieri, perché i loro automezzi furono assaliti banditescamente dai tedeschi! Se il « mio » camioncino non avesse potuto

resistere per ragioni meccaniche o per i mitragliamenti, mi sarei buttato sulla costa e là avrei atteso l'arrivo degli inglesi. Avevo viveri e acqua per almeno 15 giorni.

Arrivai penosamente a Tripoli e andai a rifugiarmi in casa del generale dell'Aeronautica Ruggero Bonomi. Tutte le speranze crollarono giorno per giorno sotto la spinta irresistibile dell'offensiva britannica. Il 12 novembre, cadeva Tobruk, il 20, Bengasi.

Tutto il traffico marittimo si svolgeva su Tripoli, il cui porto era congestionato di navi e di relitti e devastato dai bombardamenti aerei. Gli arabi assaporavano l'arrivo degli inglesi e contavano i giorni come sulla fine del Ramadàn. La situazione era sull'orlo della tragedia. Eppure c'era ancora della gente che andava per mare: era la gente della Marina Mercantile, delle torpediniere e dei cacciatorpediniere. Rividi i marinai del mio caro ed invitto *Sagittario*, della *Lupo*, e dell'*Aretusa* e ripresi coraggio. A Roma, all'Ufficio Stampa della Marina, si erano dimenticati di me; ma anch'io mi ero dimenticato di loro. Ogni sera, scrivevo qualche appunto sul mio diario, che, purtroppo, dovevo perdere in Tunisia, sotto un bombardamento: precisamente a Biserta, insieme con il « mio » camioncino.

Non potevo sperare che le cose si sarebbero raddrizzate. Ciò che stava accadendo era stato previsto prima ancora dello scoppio della guerra. Ma, a Tripoli, in quei giorni di novembre, cosí carichi di abbandono e di paura, imparai dall'esempio dei marittimi delle carrette a dimenticare e a vivere alla giornata in una rassegnazione talvolta tinta di spavalderia bonaria, tipicamente italiana, accentuatamente provinciale.

Un giorno, al Comando Marina, un motorista, che era già andato a fondo quattro volte sulle rotte costiere del cabotaggio libico, mi disse: « È inutile dire ai vivi delle nostre disgrazie. Lei può essere Dante Alighieri, ma si ricordi che

solo i morti, se ciò fosse possibile, avrebbero il diritto di scrivere, di raccontare le verità di questa nostra sciagurata guerra! ».

XI. LA LUNGA AGONIA NORDAFRICANA

Il 17 novembre, affondò l'ultima petroliera diretta a Tripoli, la modernissima motocisterna *Giulio Giordani* di 10.534 tonnellate.

La *Giordani*, difesa dal *Bersagliere* e dal *Granatiere*, procedeva con una scorta aerea nelle ore diurne e con un pallone frenato a 100 metri di quota nelle ore notturne. Alle 22.00, mentre il convoglio si trovava all'altezza di Misurata sulla rotta di Tripoli, fu colpita a breve intervallo da due siluri lanciati da aerei. Il primo colpí a prora a dritta, il secondo al centro. L'attacco era stato preceduto dal solito lancio di bengala. Quantunque la petroliera fosse stata avvolta di nebbia e protetta dal fuoco antiaereo della scorta, fu colpita e andò in fiamme. Il Comandante del *Bersagliere*, Capitano di Fregata Anselmo Lazzarini, capo-scorta, telegrafò a Supermarina che la *Giordani* stava affondando e che sarebbe rimasto nella zona fino all'alba per ricuperare i naufraghi. Supermarina — cosí risulta dalla documentazione — rispose: « TENTATE CON OGNI MEZZO SALVATAGGIO PETROLIERA ALT SE AFFONDA, ULTIMATO RECUPERO NAUFRAGHI, DIRIGETE MESSINA PER ROTTA LEVANTE AUT PONENTE SECONDO CONDIZIONI MARE ALT NESSUNA POSSIBILITÀ RIFORNIMENTO TRIPOLI ».

A Tripoli erano rimaste solo pochissime tonnellate di nafta. Gli ultimissimi e esigui quantitativi di carburanti giunsero a Tripoli nei giorni che seguirono con qualche piccolissima cisterna da Tobruk e da Bengasi al momento del loro sgombero.

Il 19 novembre, andò perduta la motonave *Lago Tana*

di 783 tonnellate nei pressi di Lampedusa. Era iscritta nel naviglio ausiliario. Doveva sbarcare a Lampedusa 127 militari italiani ed aveva un equipaggio di 90 persone. Fu attaccata da otto quadrimotori con una fulminea azione di mitragliamento e bombardamento. Poterono salvarsi solo due naufraghi. Questi raccontarono che « delle armi di bordo fece in tempo a reagire solo una mitragliera ». Purtroppo tutti i galleggianti di salvataggio, appena furono calati in mare, andarono a fondo perché crivellati dal mitragliamento nemico. Gli uomini rimasero in balia del mare, che spinse sulla costa di Lampedusa 55 salme.

Il 2 dicembre vide la perdita di una tra le piú gloriose torpediniere della « battaglia dei convogli », la *Lupo*, fulminata dai cannoni guidati dal radar, della « Forza K », che era ritornata a Malta, dopo il collasso del fronte di El Alamein. Era con l'*Aretusa* e con l'*Ardente*, che scortavano due piroscafi, il *Veloce* di 5.451 tonnellate, carico di benzina in fusti, ed il *Chisone*, carico di munizioni.

Alle 19.17, dopo che il convoglio era stato seguito da un ricognitore nemico, si accese un bengala. « Si inizia a far fuoco e sull'ordine della *Lupo* — cosí ha scritto il Comandante dell'*Ardente*, Tenente di Vascello Rinaldo Angillotti — si manovra per uscire il piú rapidamente possibile dalla zona illuminata. Vengono lanciati successivamente altri bengala e la formazione zigzaga e manovra per uscire dalla zona illuminata.

« Alle 20.00 circa, in seguito al fumo e alle manovre eseguite dalla *Lupo* col piroscafo *Veloce*, questi vengono a trovarsi leggermente spostati verso levante rispetto all'*Aretusa* e all'*Ardente* col piroscafo *Chisone*. Il nemico lancia numerosissimi bengala e grandi fuochi galleggianti in mare nei pressi della *Lupo* e del *Veloce*. In quel momento, viene eseguito l'attacco contro il piroscafo, che, colpito a poppa, si incendia.

« Alle 21.05 la *Lupo* comunica di rimanere a dare assi-

stenza al *Veloce*. Si continua la navigazione con l'*Aretusa* e il *Chisone*.

« Alle 23.46 si vede sparare nella direzione in cui il *Veloce* si era incendiato e dove pertanto deve trovarsi la *Lupo*. Vedendo tiri di cannone e successivamente accendersi alcuni proiettori, s'intuisce che la *Lupo* dev'essere stata attaccata da una formazione navale ».

La *Lupo*, attaccata di sorpresa con l'aiuto del radar, colò a picco in pochi minuti mentre era intenta a ricuperare i naufraghi del *Veloce* che stava affondando avvolto dalle fiamme. Un proietto aveva colpito in pieno il ponte di comando un istante dopo che il Comandante, Capitano di Corvetta Giuseppe Folli, aveva dato l'ordine di mettere in moto alla massima forza.

Il *Chisone* e l'*Aretusa* proseguirono senza subire danni fino a Tripoli.

L'*Ardente* rimase nella zona e ricuperò solo ventinove uomini della *Lupo* su centoventiquattro dell'equipaggio e di un gruppo di militari in viaggio di trasferimento. Tutti gli ufficiali della *Lupo* perirono. Solo il Comandante in 2ª sopravvisse. Del *Veloce*, su centotrentacinque uomini imbarcati, poterono esserne salvati solo sessantatré.

Dopo la grave perdita della *Lupo* e del *Veloce*, cosí ricorda la documentazione storica, il Comando Supremo ordinò a Supermarina di inviare a Tripoli, per mezzo di sommergibili, quanto piú carburante possibile. Tripoli era rimasta con poche gocce di benzina. Tra il 9 e il 29 dicembre fu possibile farne arrivare 374 tonnellate con sei sommergibili.

Il 3 dicembre fu un altro giorno nefasto. Si perdettero sulla Trapani-Tripoli ben quattro piroscafi, l'*Audace* di 1.459 tonnellate con un carico di carburanti in fusti, il *Minerva* di 1.905 tonnellate e il *Palmaiola* di 1.880, ambedue carichi di carburante in fusti, ed il *Sacro Cuore* di 1.097 tonnellate. I primi tre navigavano isolati, senza

scorta; il *Sacro Cuore* rientrava a Trapani.

Il 13 dicembre, si ebbe un'altra perdita grave sulla rotta di Tripoli, con la motonave *Foscolo* di 4.500 tonnellate, carica di carburanti e munizioni. Il 21, andò a fondo il piroscafo tedesco *Dora* di 584 tonnellate, sorpreso dalla « Forza K » di Malta. Il 31 dicembre, arrivarono a Tripoli senza incidenti gli ultimi due piroscafi, lo *Zenobia Martini* e il tedesco *K. T. 2.*

Andarono distrutti alla fine di dicembre anche quattro motovelieri, il *Maria Rosa* di 399 tonnellate, per azione di bombardamento aereo, l'*Eufrasia* di 49 tonnellate, l'*Eleonora Rosa* di 45 e il *Maddalena* di 345, affondati a cannonate da sommergibili. Erano carichi di benzina in fusti e di munizioni.

Il 15 gennaio, partí da Tripoli, diretta a Trapani, la motonave *D'Annunzio* di 4.537 tonnellate, scortata dalla torpediniera *Perseo*. La notte sul 16, incappò nei radar della micidiale « Forza K », uscita da Malta sulla segnalazione di un ricognitore, e venne affondata. Usufruendo dei loro mezzi tecnici, i britannici erano praticamente padroni del mare. D'altra parte, gli ultimi traffici con la Libia si svolgevano su una sola rotta, la rotta di ponente, avendo l'8ª armata britannica occupato tutta la Cirenaica e buona parte della Tripolitania.

A bordo della *D'Annunzio* erano state imbarcate circa trecento persone, tra cui cento detenuti politici. I superstiti furono solo dieci, di cui cinque ricuperati da una delle unità della « Forza K »; degli altri cinque, due approdarono nei pressi di Zuara, dopo aver trascorso penosamente una decina di giorni su una zattera alla deriva.

Il Tenente di Vascello Saverio Marotta, Comandante della *Perseo*, ha cosí descritto l'azione:

« Alle 03.19 sulla sinistra del convoglio nel punto miglia 50 per 180° da Lampedusa viene avvistato al traverso un profilo di nave da guerra a distanza di circa

4.000 metri. La luna è tramontata, la visibilità è scarsa. L'unità nemica apre il fuoco sulla torpediniera, illuminandola contemporaneamente col proiettore. Una salva cade corta sulla sinistra.

« Alle 03.21 altre unità nemiche aprono il fuoco sulla torpediniera anche dal lato dritto. Le salve sono lunghe.

« Alle 03.22 accosto a dritta, aumentando di velocità. Codette di proietti nemici sfiorano la plancia a proravia con provenienza da sinistra.

« Alle 03.23 si tenta di aprire il tiro, ma le condizioni del mare, la velocità, le indispensabili accostate per evitare il contramento del tiro nemico creano enormi difficoltà agli armamenti dei pezzi che si " agguantano " a stento ai loro posti. Tuttavia i pezzi poppieri riescono ad aprire il tiro.

« Alle 03.24 l'unità è colpita a poppa sul pezzo numero 2. Gli uomini dell'armamento sono investiti in pieno dallo scoppio. Altri colpi scoppiano in prossimità della nave; schegge colpiscono la contoplancia; un colpo asporta le antenne della radio.

« Alle 03.25 un incendio si sviluppa a poppa, in prossimità del pezzo numero 2; il munizionamento delle riservette deflagra.

« Alle 03.26 le unità nemiche convergono verso la motonave, su cui aprono il tiro, illuminandola col proiettore.

« Alle 03.27 inverto la rotta e vado all'attacco.

« Alle 03.29 la motonave, già colpita e incendiata, risponde con le mitragliere e con il cannone al tiro nemico.

Alle 03.35 a distanza di circa 2.000 metri su " beta " 50° eseguo il lancio di due siluri.

« Alle 03.36 assumo rotta di allontanamento e ritengo che l'eventuale esito negativo del lancio sia da attribuirsi alla violenza del mare che ha reso difficile la manovra e la punteria.

« Alle 03.40 preparo il lancio autonomo con punteria

diretta dai tubi di lancio, inviando al complesso l'ufficiale di rotta, che era il solo ufficiale di vascello presente a bordo, essendo gli altri assenti per motivi vari.

« Alle 03.45 eseguo il lancio degli altri due siluri. Inverto la rotta e mi disimpegno con rotta nord a 15 nodi. Tento di aumentare la velocità per sottrarre l'unità danneggiata e pressoché disarmata ad ulteriori offese; la violenza del mare non lo consente ».

Alle 08.00 del 16 la torpediniera *Perseo* entrava nel porticciuolo di Lampedusa, sbarcandovi tre morti e quindici feriti, su circa centottanta persone imbarcate, di cui trenta di passaggio per rimpatrio.

A causa dei danni riportati, la *Perseo* non poté essere in condizioni di riprendere il mare e di soccorrere i naufraghi della *D'Annunzio*.

Nell'ultimo periodo della difesa del traffico con la Libia, ossia dal 1° ottobre 1942 al 23 gennaio 1943, giorno in cui cadde Tripoli, si perdettero in mare sessantun unità mercantili, di cui quaranta piroscafi e ventun motovelieri, per un totale di 103.175 tonnellate di stazza lorda, e quarantacinque in porto, di cui venticinque piroscafi e venti motovelieri, per un totale di 64.484 tonnellate di stazza lorda.

Nello stesso periodo, furono avviati sulle ultime rotte della Libia 138 convogli nei due sensi con 171 piroscafi-viaggio. Concorsero al trasporto dei materiali i sommergibili con trentasette unità-viaggio, le motozattere con sessantanove e le siluranti con sette.

Su 183.133 tonnellate di carichi partiti, ne arrivarono 111.201 (60,7 %): se ne perdettero 71.932 (39,3 %).

Degli uomini trasportati, su 2.047 partiti ne arrivarono 1.667: perduti 380.

Dall'esame delle cause che provocarono le nostre perdite risulta che i sommergibili avversari affondarono ventidue mercantili, i velivoli diciassette, le navi di superficie nove;

Il resto del naviglio mercantile si perdette per mine, incidenti e cause ignote.

Alla metà di gennaio, mi ritirai da Tripoli su Gabès, Sfax, Tunisi e Biserta, dove caddi « prigioniero » per la seconda volta dell'Ammiraglio Luigi Biancheri, il piú folle ed il piú simpatico dei nostri ammiragli. Tutti i giorni voleva far fucilare qualcuno per alto tradimento.

Quando mi vide arrivare nel piazzale del forte, sopra Biserta, dove aveva il suo comando, mi accolse con delle grida disumane. « Traditore della patria — mi urlò — ti faccio fucilare due volte! ». Si era ricordato che gli ero scappato da Lero. S'infuriava come un leone ed aveva un coraggio da leone. Mentre, rosso in volto, quasi paonazzo, sbraitava contro di me, sonarono le sirene d'allarme: attacco aereo. Volle che l'accompagnassi giú, al porto. Arrivammo su una banchina, mentre cominciavano a cadere le bombe e gli spezzoni « a granaiola », come diceva il Comandante del veliero *Filuccio Armonia*. Avrei voluto nascondermi in un rifugio, ma l'Ammiraglio me lo impedí. Da un piroscafo vicino, la gente scappò come ranocchie. « Dammi il fucile mitragliatore! », mi disse l'Ammiraglio. « Li voglio fucilare tutti quei traditori della patria! ». Il piroscafo fu colpito sul ponte di comando e a poppa. Le fiamme divamparono. La gente uscí dai rifugi e corse a bordo. L'Ammiraglio si tolse la giacca. « Vieni, andiamo a dare una mano! ». E, per oltre un'ora, aiutammo l'equipaggio a fare il passamano coi buglioli. La gente ci guardava stupita, chiedendosi se fossimo due matti. Alla fine, quando l'incendio fu domato, l'Ammiraglio radunò l'equipaggio e disse: « Sono l'Ammiraglio Biancheri e devo dirvi che vi siete comportati molto bene. Avrei voluto fucilarvi tutti, ma ho deciso di rimandare l'esecuzione ad un'altra volta. Avete da bere a bordo? ». « Pochino ». « Vi manderò un po' di fiaschi! ».

Ritornammo al forte. Sul piazzale c'erano una ventina

di marinai e qualche ufficiale. Appena videro l'Ammiraglio, se la squagliarono tutti come se avessero visto cadere sulle loro teste una « granaiola » di bombe.

« Signor Ammiraglio, il vino? », dissi. « Quale vino? ». « Il vino che ha promesso a quella gente. Cerchi di dimenticare di essere genovese! ». Si mise a ridere e mi fece dare subito due cassette di fiaschi, che io stesso portai a destinazione.

Per due settimane scomparvi da Biserta. Ma, un giorno, in un caposaldo del « San Marco », mi scoprí a giocare con i ranocchi paracadutisti di quei marinai. « Non credere di scamparla, questa volta — mi disse — adesso voglio vedere che cosa stai facendo, poi ti faccio fucilare! ».

I ranocchi paracadutisti.

A queste buone e pazienti bestiole i marinai legavano al dorso un piccolo paracadute da razzo per segnalazioni. Poi mettevano il ranocchio paracadutista sull'estremità bassa di un'assicella, appoggiata ed inclinata su una pietra. Con un colpo violento, vibrato col rovescio di un'ascia, sull'estremità alta dell'assicella, facevano partire il ranocchio come un proietto verso il cielo. Dopo aver raggiunto una quota tra i 20 e i 30 metri, il ranocchio iniziava la discesa, appeso al paracadute. Il sergente, il solo che avesse un cronometro, faceva il giudice di gara. Questo gioco durava per ore intere, ma i ranocchi non si divertivano. Il mio ranocchio si chiamava Gaetano. Era molto stupido, però non era un paracadutista semplice, ma addirittura un volatore, perché in aria allargava le zampe, come se avesse scoperto il segreto del volo a vela. Il ranocchio Gaetano era il nostro favorito.

I due battaglioni del « San Marco », che combatterono con il gruppo tedesco « Manteuffel » sul fronte tra Mateur e il mare, resistettero valorosamente all'offensiva degli Alleati fino al 9 maggio, quando ricevettero l'ordine dal maresciallo Messe di cessare la lotta. Due giorni prima, il

gruppo tedesco, al quale essi erano affiancati, aveva ceduto le armi, arrendendosi a plotoni ordinati.

In Tunisia, il mio compito di corrispondente di guerra si era ridotto a quello di volontario spettatore dell'ultima fase della guerra africana. Riuscii ad inviare al mio giornale una decina di dispacci, tutti censurati.

Dopo la partenza di Gino Tomajuoli e dell'inviato della " Stefani ", rimasi l'ultimo corrispondente di guerra in Africa, e fino a qualche giorno prima della caduta di Tunisi fui il capo-gruppo di dieci corrispondenti di guerra che non arrivarono mai. Però, in compenso, ritiravo le loro razioni. Il Ministero della Cultura Popolare non aveva ancora capito che la guerra era perduta. Quando rientrai a Roma, sull'ordine dell'Ammiraglio Carlo Pinna che aveva sostituito l'Ammiraglio Biancheri, fui accusato di disfattismo, perché in « Sala Stampa » dissi che la Tunisia sarebbe caduta entro pochi giorni. Anche tra di noi c'erano le ignobili spie del regime.

XII. LE « ROTTE DELLA MORTE »

Le rotte di traffico con la Tunisia sono state chiamate le « rotte della morte ». Per difenderle, la Marina dovette compiere un altro gravissimo sforzo con una tenacia e con uno spirito di sacrificio, che la maggior parte degli italiani ancora ignora. Solo da una visione completa delle operazioni si può giudicare l'eroismo con cui gli equipaggi affrontarono, dall'11 novembre 1942 fino ai primi giorni del maggio del 1943, le insidie del mare e i pericoli nei porti, tenendo presente che la lentezza dei convogli era tale che i sommergibili nemici, una volta che li avevano scoperti, potevano agevolmente seguirli in immersione. Dopo l'ecatombe di due anni e mezzo di guerra il nostro naviglio mercantile si era ridotto ad un branco di carrettacce da 7 o 8 nodi all'ora.

Le « rotte della morte » erano due, Trapani-Tunisi e Palermo-Biserta, strozzate da estesi banchi di mine. Una volta, potei osservare la segretissima carta « Mirafiori » dei banchi minati. I vecchi campi minati, si confondevano coi nuovi: tutto il Canale di Sicilia era stato seminato di mine, dai francesi, dagli italiani e dagli inglesi. I vecchi campi minati venivano trascurati, e si teneva conto solo dei « piú freschi ». Fu combattuta una vera e propria guerra segreta delle mine, perché il nemico avendo rapidamente individuato le nostre rotte protette per mezzo della ricognizione aerea, posava le sue mine nei passaggi lasciati liberi, costringendo i nostri dragamine ad un pesante e rischiosissimo lavoro di dragaggio, sottoposti continuamente ad un'intensa offesa aerea. Il nemico poteva contare su circa 5.000 velivoli, di cui la maggior parte erano bombardieri, siluranti

e cacciatori. Con le operazioni di dragaggio s'intrecciarono quelle della posa dei campi minati, effettuate dalle nostre infaticabili siluranti, tra una scorta convoglio e l'altra.

Verso la fine della tragica campagna per la difesa della Tunisia, la carta « Mirafiori » appariva come un intricatissimo quadro astratto.

Il chiarissimo storico della Marina italiana, l'Ammiraglio di Squadra Giuseppe Fioravanzo, ha giustamente diviso le vicende delle « rotte della morte » in tre periodi.

Il primo — dall'11 novembre, data di partenza del primo convoglio per la Tunisia, fino alla fine dello stesso mese — fu caratterizzato dall'assenza di perdite — un solo piroscafo, il *Città di Napoli*, colò a picco per urto contro una mina — nonostante un notevole impiego di sommergibili da parte dell'avversario.

Il secondo periodo, che comprende i mesi di dicembre, gennaio e febbraio, fu disastroso, perché si perdettero quarantun piroscafo, di cui sedici affondati da sommergibili, dodici da velivoli, sette da mine, cinque da navi di superficie e uno per cause ignote.

Il terzo periodo, che va dal marzo fino alla caduta della Tunisia, fu fatale. In soli settanta giorni, andarono persi quarantadue piroscafi, di cui ventuno affondati da velivoli, otto da sommergibili, sei da navi di superficie, quattro per incidenti e tre per cause ignote.

Al primo periodo corrisponde la costituzione del nostro fronte tunisino. Con le motonavi e i piroscafi superstiti, furono sbarcati in Tunisia, fino al 26 novembre, 7.780 uomini, 16.714 tonnellate di materiali, munizioni e carburanti, 1.576 automezzi e 695 carri armati. Sette cacciatorpediniere e quattro motocisterne militari trasportarono 975 uomini dell'Esercito, 2.900 uomini del « San Marco » e tutto il materiale reggimentale.

Nei servizi di scorta il cacciatorpediniere *Velite* fu colpito da un siluro di sommergibile e poi rimorchiato a

Napoli. Le torpediniere *Ardito* e *Lince* furono inutilizzate, essendo state rispettivamente colpite da mitragliamento e da bombe di aereo. Tra il 7 e il 9 novembre, fu silurato il nuovissimo incrociatore leggero *Attilio Regolo* a poche miglia da Capo San Vito. Era alla sua prima missione. Il siluro gli asportò netta la prua. Ma l'incrociatore poté raggiungere coi suoi mezzi il porto di Palermo. Fu rimesso in servizio pochi giorni prima dell'armistizio.

In questo primo periodo, i britannici operarono quasi esclusivamente con sommergibili, soprattutto perché il Canale di Sicilia non era stato ancora pienamente seminato di banchi minati. Anche l'azione aerea fu molto intensa.

Nella notte fra il 1° e il 2 dicembre erano in mare quattro convogli, tre diretti verso la Tunisia e uno verso Tripoli. Tutt'e quattro furono fatalmente avvistati dalla ricognizione aerea nemica.

La sera del 30 novembre, erano state segnalate dalla nostra ricognizione aerea delle forze leggere nemiche nel porto di Bona. La minaccia di queste forze, che la Marina aveva già paventato, quando gli inglesi occuparono i porti di Bougie e di Bona, pose Supermarina di fronte ad un grave problema, che, purtroppo, non poté essere risolto a causa di due incidenti che permisero al nemico di affondare, con l'aiuto del radar, quattro piroscafi del convoglio piú avanzato verso la Tunisia e un cacciatorpediniere della scorta.

Dopo aver captato e decrittato i segnali di scoperta dei ricognitori nemici, Supermarina lanciò l'allarme ai quattro convogli in mare e richiese una ricognizione sul porto di Bona e lungo la zona che le unità britanniche avrebbero attraversato per muovere incontro al convoglio « B » e al convoglio « H », che nel cuore della notte avrebbero potuto essere intercettati.

Nella relazione di Supermarina si legge:

« Chiesto ripetutamente l'esito di tale ricognizione, l'Ufficio di collegamento col Comando in Capo delle forze armate germaniche in Italia rispondeva che il velivolo germanico inviato a compierla non era ritornato e che era da presumersi fosse stato abbattuto dalla caccia nemica insieme con un aereo italiano che lo accompagnava.

« Alle 23.30 giungeva a Supermarina una comunicazione telegrafica di Superaereo che dava notizia dell'avvistamento, effettuato alle 22.40 da un altro aereo tedesco, di una formazione navale costituita di cinque unità da guerra, di tipo imprecisato, di medio tonnellaggio con rotta 90° e velocità elevata, all'altezza di Biserta. Il ritardo nella comunicazione era dovuto ad avaria dell'apparecchio radiotelegrafico del velivolo, che aveva potuto riferire l'avvistamento soltanto al momento dell'atterraggio nell'aeroporto.

« Venne immediatamente lanciato il segnale di scoperta che fu trasmesso alle 23.40.

« Esaminata subito dopo la situazione, risultò che i convogli " H " e " B " erano quelli piú direttamente minacciati ed in particolare il convoglio " H ", che non solo era in posizione piú avanzata rispetto all'altro, ma seguiva una rotta di piú probabile incontro con le unità nemiche. Era prevedibile l'avvistamento del convoglio " H " fra le 00.10 e le 00.30 del 2.

« Appena fu trasmesso il messaggio di scoperta, si esaminò se fosse stato conveniente ordinare l'inversione di rotta dei convogli " B " ed " H ".

« Tenuto conto che generalmente l'esecuzione degli ordini di dirottamento dati ai convogli non vengono eseguiti che dopo 30 o anche 45 minuti dall'istante dell'ordine, si osservò che la forza nemica sarebbe giunta (data la sua velocità elevata) nella zona del convoglio mentre la manovra d'inversione della rotta sarebbe stata in corso. Appariva pertanto ancora preferibile che il convoglio " H " e le unità di scorta si trovassero, nell'imminenza dell'avvistamento, in formazione ordinata. Perciò, l'ordine d'inversione o di cambiamento di rotta non venne dato.

« Alle 00.30 il *Da Recco* trasmise un segnale per chiedere ordini, in relazione all'avvistamento delle 22.40, ma subito dopo giunse il suo segnale di scoperta delle unità nemiche.

« L'ordine di dirottamento non fu trasmesso neppure al convoglio " B ", poiché venne giudicato che il caposcorta, avendo ricevuto il messaggio di scoperta trasmesso da Supermarina alle 22.40 e quello successivo del *Da Recco*, avrebbe potuto regolarsi nel modo piú opportuno.

« Da comunicazioni successive risultò che il convoglio " B ", a mezzanotte, aveva accostato a sinistra per 80°, dirigendo per Palermo. Alle 04.30 del 2 si trovava a dodici miglia per 305° dall'isola Marettimo e alle 07.06 gli era stato ordinato di dirigere per Trapani ».

Dalla stessa relazione di Supermarina riportiamo la seguente considerazione che dimostra come qualunque operazione fosse vincolata dalla schiavitú della mancanza di nafta.

« La semplice notizia della presenza a Bona di unità da guerra non poteva essere sufficiente a far sospendere l'operazione già molto avanzata, data la sua estrema urgenza.

« Se si dovessero contromandare le operazioni di trasporto o dirottare i convogli tutte le volte che si riceve la prima notizia di un avvistamento, spesso non confermato, o quando per la presunta presenza del nemico in una zona risulta possibile un suo intervento, il traffico sarebbe certamente piú sicuro, ma di gran lunga meno intenso. *Ed i consumi di nafta diventerebbero proibitivi.*

« Fu però preso il provvedimento d'inviare a sostegno del convoglio, che si riteneva piú esposto, una squadriglia di tre cacciatorpediniere, la squadriglia *Maestrale*, la sola disponibile in quella zona, di ritorno da una missione di posa di mine ».

Infine, Supermarina scriveva:

« Una Divisione navale dislocata a Cagliari avrebbe permesso non d'impedire l'azione nemica, ma di vincolarla con la possibilità di un incontro all'alba.

« Supermarina ha sempre avuto presente la convenienza di riportare a Cagliari la 7ª Divisione, su due incrociatori e quattro cacciatorpediniere, anche passando sopra i rischi dell'offesa aerea in una zona cosí avanzata. Ma l'ordine esecutivo non ha potuto ancora essere dato, perché *in quel porto non abbiamo piú nemmeno una tonnellata di nafta e altre necessità pressanti hanno impedito di inviarla* ».

Facevano parte del convoglio « H » i piroscafi *Aventino*, *Puccini*, *K. T. 1* tedesco ed *Aspromonte*. La scorta era stata affidata ai cacciatorpediniere *Da Recco*, *Camicia nera* e *Folgore* e alle due torpediniere *Procione* e *Clio*.

La formazione navale avversaria era composta da tre incrociatori leggeri, *Aurora*, *Sirius* e *Argonaut*, e dai cacciatorpediniere *Quiberon* e *Quentin*.

Ed ora la parola ai protagonisti, ed in primo luogo al valoroso Capitano di Vascello Aldo Cocchia, Comandante del *Da Recco* e capo-scorta, che nella tragica notte sul 2 dicembre si meritò la medaglia d'oro.

Nel suo ordine di operazione, emanato prima della partenza da Palermo era precisato che, « nel caso di un incontro con navi di superficie, le siluranti di scorta attaccassero il nemico, impegnandolo a fondo e coprendo il convoglio con nebbia; che le navi mercantili assumessero, anche senza ordini, la rotta di piú rapido allontanamento, cercando di coprirsi con nebbia; e che il *Folgore* e la *Clio* restassero col convoglio ».

Tra le 00.37 e le 00.40 del 2 dicembre, la formazione nemica, dopo aver localizzato col radar le nostre prime unità, sviluppò fulmineamente la sua azione d'attacco, aggirando il convoglio.

Alle 00.38 il Comandante Cocchia impartí per radio-

fonia a tutte le siluranti l'ordine: « Attaccate il nemico ».

La prima unità a muovere all'attacco fu il *Camicia nera* al comando del Capitano di Fregata Adriano Foscari, che alle 00.43 lanciò dalla distanza stimata di 2.000 metri i primi tre dei suoi sei siluri. Il Comandante Foscari, assunta subito dopo la rotta di allontanamento, fu inquadrato da numerose salve. Appena finita l'accostata, lanciò alle 00.45 gli altri tre siluri, che, come i precedenti, andarono, purtroppo, a vuoto. Dopo un altro breve percorso in allontanamento, diresse per ritornare nella zona dello scontro; ma ormai era troppo tardi. Per il suo valoroso comportamento, il Comandante Foscari fu decorato di medaglia d'oro.

La seconda unità a muovere all'attacco fu il *Folgore*. Il suo eroico Comandante, il Capitano di Corvetta Ener Bettica, che volontariamente seguí la sorte del suo bastimento, appena vide le vampe delle prime salve nemiche, diresse immediatamente all'attacco, ricevendo qualche istante dopo l'ordine del capo-scorta di attaccare il nemico. La sua aggressività e la sua prontezza, nonché il suo supremo sacrificio, gli valsero la medaglia d'oro alla memoria.

Alle 00.47 il *Folgore* lanciò la prima salva di tre siluri da una distanza di circa 1.500 metri contro la nave di testa della formazione nemica, che era l'*Aurora*. Accostò poi per disimpegnarsi, ma avvistato il *Sirius*, che seguiva l'*Aurora* e che aveva acceso un proiettore su un piroscafo, accostò nuovamente per tornare all'attacco, e alle 00.50 lanciò gli altri tre siluri, avendo l'impressione di aver colpito il bersaglio con due.

Nella fase di allontanamento, il *Folgore* fu vittima della fulminea reazione avversaria. In pochi minuti, fu colpito da nove proiettili, che provocarono incendi ed avarie nelle sue parti vitali. Continuò a rispondere al fuoco nemico fino all'esaurimento delle munizioni contenute nelle riservette dei pezzi. Fu colpito ancora altre volte. Alle 01.15, vista l'impossibilità di raddrizzare il bastimento, che era sban-

dato di 20° sulla dritta, il Comandante Bettica ordinò di arrestare le macchine e di far salire in coperta il personale, mentre l'acqua stava invadendo i locali. Alle 01.16 il *Folgore* affondava insieme con il suo Comandante.

Anche la *Procione* andò all'attacco. La sua azione fu ritardata dal taglio dei cavi dei paramine che aveva messo in mare su ordine ricevuto. Il suo Comandante, il Capitano di Corvetta Renato Torchiana, mosse contro il nemico sotto il bagliore dei proietti illuminanti. La *Procione* fu subito centrata dal tiro avversario. Un colpo ferí alcuni uomini del cannone di prora ed un altro recise i collegamenti per la direzione del tiro e del lancio. Il Comandante Torchiana si accorse dell'avaria solo quando, dopo qualche zigzag, ordinò ripetutamente di lanciare i siluri che non partirono. La *Procione* fu colpita da altri proietti e da numerose schegge di granate. Alle 00.57 tentò di riaccostare ancora sul nemico, ma una avaria al timone glielo impedí. Governando colle macchine, si allontanò, rompendo il contatto. Nei locali prodieri entrava molta acqua e numerosi erano i morti e i feriti. Alle 08.00 entrava nel porto di La Goletta.

La torpediniera *Clio*, comandata dal Tenente di Vascello Vito Asaro, rimase in prossimità dei mercantili, preoccupandosi di occultarli mediante cortine nebbiogene.

Il Comandante della *Clio* ha scritto nel suo rapporto:

« Alle ore 00.48 un'unità accende i proiettori. Domando al *Da Recco* se l'unità è nemica. Risponde affermativamente il *Camicia nera* e allora sparo due salve coi pezzi poppieri contro il proiettore che rimane acceso pochi secondi. Distanza apprezzata 4.500 metri. Poco dopo si vede di poppa un'unità che procede ad altissima velocità verso sud-est con incendio a bordo sotto il fumaiolo (era il *Folgore*). Indi, sotto gl'illuminanti, vedo sulla mia sinistra in lontananza l'*Aspromonte* investito in pieno dal tiro nemico. Continuo a distendere cortine di protezione ai piroscafi, procedendo con rotte e velocità varie.

« Alle ore 01.21 improvvisamente, sono inquadrato dal tiro illuminante e subito dopo dal tiro battente di unità, che non riesco a scorgere. Osservo salve corte, indi centrate che mi cadono lungo i fianchi a pochi metri, lanciando schegge sull'unità, la cui efficienza non è menomata. Aumento di velocità e inizio il serpeggiamento. Non vedendo il nemico, smetto di far nebbia e, viste di poppa le vampe su me dirette, a distanza di 4.500 metri inizio contro di esse il tiro battente.

« Appena aperto il tiro, il *Da Recco* mi chiede se sto sparando e successivamente su quale rilevamento. Rispondo affermativamente e comunico rilevamento 280°, essendo in quel momento la mia rotta 100°.

« L'unità con cui incrocio il tiro cessa di far fuoco; gli illuminanti si spengono. Ordino la cessazione del fuoco (alle 01.34 circa), perché non vedo piú le vampe. Ho eseguito quattro salve coi pezzi poppieri.

« Avendo perduto il contatto coi piroscafi, inizio con rotte e velocità varie la loro ricerca nella zona ».

Il Comandante Cocchia mise la prua sulle vampe dei cannoni nemici ed aprí il fuoco con tiro illuminante e battente allo scopo di rendere visibile il bersaglio non solo al suo *Da Recco*, ma anche a tutte le siluranti, alle quali aveva dato l'ordine di andare all'attacco. Il nemico rispose e molte salve caddero a cavallo del *Da Recco*. L'azione si protrasse per alcuni minuti. Alle 00.57 il comandante Cocchia accostò verso levante per rimettere la prua sul nemico intuendo che gli era passato di poppa. Alle 01.30 il *Da Recco* riagganciò il nemico e mentre si preparava a lanciare i siluri, venne investito dal preciso ed intenso tiro avversario, guidato dai nefasti radiolocalizzatori.

Scrive lo storico di Supermarina:

« Caddero contemporaneamente tre colpi a bordo, due dei quali penetrarono nel castello di prora, provocando gravi lacerazioni delle strutture dello scafo in prossimità

dell'impianto binato da 120 numero 1. Il terzo colpo, entrato dal lato sinistro circa un metro sopra la linea di galleggiamento, esplose nel deposito munizioni dell'impianto da 120 predetto, provocando la deflagrazione (per fortuna, non l'esplosione) delle cariche. Un'accecante enorme fiammata si alzò, uccidendo il personale dell'armamento dell'impianto e uccidendo o ustionando gravemente tutti coloro che col Comandante erano sul ponte di comando: egli fu tra i piú gravemente ustionati, al viso e alle mani.

« Ne conseguí un incendio, che, aggiungendo l'effetto delle fiamme a quello della deflagrazione, arroventò tutta la parte prodiera della nave.

« Il Comandante, fatte arrestare le macchine per evitare che la corrente d'aria provocata dalla velocità estendesse l'incendio verso poppa, scese dalla plancia insieme col Tenente di Vascello Alfredo Zambrini, ufficiale alle comunicazioni della squadriglia, anch'egli cosí gravemente ustionato che morí poi all'ospedale, avviandosi verso la stazione di governo di riserva della nave, sistemata sulla tuga di poppa dove si trovava l'impianto da 120 numero 3. Incontrò a mezza nave il Comandante in 2ª, Capitano di Corvetta Pietro Riva, che era sceso dalla tuga — dove si trovava al suo posto di combattimento, appunto per essere pronto ad assumere la direzione dell'unità nel caso di distruzione del ponte di comando — per andare verso prora a rendersi conto di ciò che era accaduto.

« Salito a fatica sulla tuga di poppa e sdraiato su una coperta, il Comandante Cocchia impartiva gli ordini per la salvezza della sua unità, finché cieco (o meglio, accecato), quasi impossibilitato a parlare, con le mani inerti, col viso tumefatto e gonfio, in preda a sofferenze atroci ordinò al Capitano di Corvetta Riva di assumere il comando del *Da Recco*, non sentendosi piú in grado di discernere esattamente il da farsi.

« Intanto, mercé l'intelligente opera direttiva del Co-

mandante Riva e del Direttore di Macchina, Capitano del genio navale Cesare Petroncelli, il cacciatorpediniere fu all'alba in condizioni di riprendere la navigazione coi propri mezzi, sia pure a velocità ridotta.

« Nel momento di mettere in moto, il Comandante Riva ritornò dal Comandante Cocchia, per dirgli che la nave era salva e per chiedergli nuovi ordini. Nonostante il suo stato assai grave, il Comandante Cocchia trovò la forza di dirgli di dirigere a lento moto per Trapani e di ricordargli le rotte da seguire tra i campi minati difensivi del settore di Trapani, quali egli ricordava con buona approssimazione a memoria.

« Mentre il cacciatorpediniere era ancora fermo, con incendi e avarie, il Tenente di Vascello Zambrini — vincendo le atroci sofferenze — era riuscito a mettere in funzione insieme col sergente radiotelegrafista Mario Sforzi, anch'egli ustionato, sebbene non gravemente, il radiosegnalatore di riserva ubicato a poppa. Fu cosí possibile comunicare il punto stimato nel quale era fermo il *Da Recco* (60 miglia per 249° da Marettimo) e facilitare le ricerche dell'unità da parte di quelle inviate in soccorso: *Lampo*, *Partenope*, *Pigafetta* e *Da Noli*.

« Per completare il quadro della vicenda del *Da Recco*, è necessario ricordare che durante la sua manovra tattica esso si era tenuto in contatto colle unità dipendenti, dando e ricevendo informazioni. Era passato alle 01.10 circa presso il punto in cui alle 00.55 era andato a fondo l'*Aventino* e alle 01.25 a breve distanza dal *Puccini* in fiamme con naufraghi in mare. Tra le 00.46 e le 00.54 aveva ricevuto dal *Camicia nera* e dal *Folgore* notizie dei loro lanci di siluri ed era stato allora che aveva diretto verso levante per prendere alle spalle l'avversario, che stava attaccando i piroscafi. Della sua manovra aveva informato tutte le unità dipendenti col segnale trasmesso alle 00.55: “ Sto aggirando il nemico da ponente; ho aperto il fuoco ”.

« Bagliori di vampate e incendi di navi lo avevano guidato nella ricerca di ripresa del contatto col nemico, finché vi era riuscito nella fase finale della sua corsa, alle 01.30.

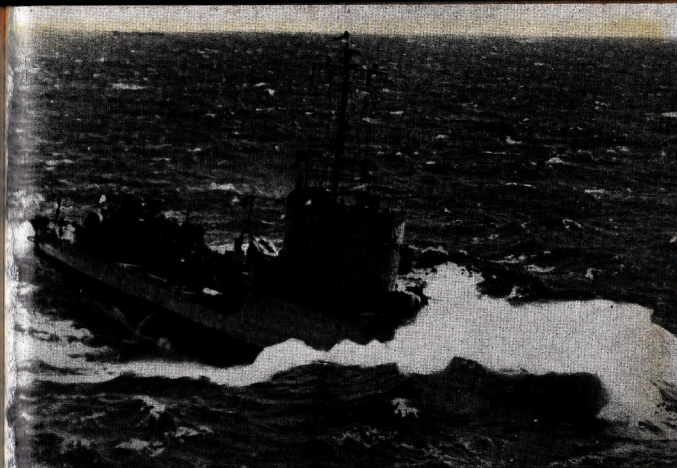
« Aveva tenuto al corrente Supermarina degli avvenimenti, con brevissimi messaggi: " Combattimento " alle 01.05 e " Piroscafi in fiamme " alle 01.15 ».

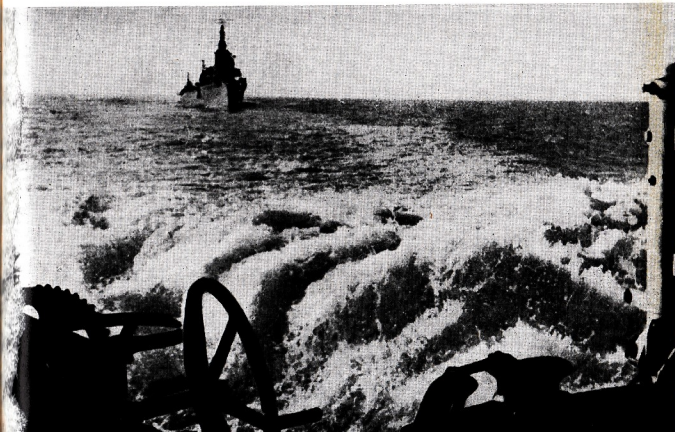
Alla memoria del Tenente di Vascello Alfredo Zambrini fu concessa la medaglia d'oro.

Il piroscafo tedesco *K. T. 1* affondò senza lasciare alcun superstite.

L'*Aventino*, lacerato da numerosi proietti che fecero strage tra i 1.100 uomini imbarcati, affondò in cinque minuti dopo aver ricevuto il colpo di grazia da un siluro. Si inabissò senza che avessero il tempo di salire in coperta le centinaia di uomini che stipavano i locali inferiori. Il Comandante civile, il Capitano di lungo corso Giovanni Duili, scomparve con la sua nave.

La motonave *Puccini*, avvolta dalle fiamme, alimentate dalle esplosioni del carico, fu abbandonata per ordine del Comandante, il Capitano di lungo corso Marcello Bulli, che scomparve in mare insieme col Comandante militare, Tenente di Vascello Mario Vinelli, e con centinaia di naufraghi. Fu affondata dal *Camicia nera*, perché non poteva essere presa a rimorchio.

L'*Aspromonte*, che era una motonave-traghetto dello Stretto di Messina, si difese bravamente, mercé la perizia ed il valore del suo Comandante, Tenente di Vascello Gaetano Zolese. Dopo essere sfuggita alle prime salve, fu colpita sul ponte di comando. Tutti quelli che vi si trovavano furono uccisi o gravemente feriti. Il Comandante, pur essendo stato anch'egli ferito, si mise alla ruota del timone per continuare lo zigzagamento, finché un colpo immobilizzò l'agghiaccio del timone. Il Comandante tentò invano di

La *Sagittario* di scorta ad un convoglio in navigazione con mare grosso; sullo sfondo una delle ormai preziosissime petroliere italiane.

Siluranti impiegate per il trasporto di munizioni in navigazione a forte velocità verso la costa africana.

Una torpediniera guida un mercantile sulla rotta di sicurezza sotto Capo Bon. Almeno questa nave è arrivata sana e salva!

Una delle tante navi colate a picco durante la lunga battaglia dei convogli.

governare con le macchine. Alle 01.29 l'*Aspromonte* colava a picco, dopo una violentissima esplosione.

Gravissime furono le perdite umane. Su 3.300 uomini imbarcati sui mercantili e sulle siluranti se ne perdettero 2.200. Sul *Da Recco* perirono cinque ufficiali, quindici sottufficiali e novantotto sottocapi e comuni; sul *Folgore*, quattro ufficiali, tredici sottufficiali e centosette sottocapi e comuni, sulla *Procione*, due sottufficiali e un comune; sull'*Aspromonte*, che era armato con personale militare, sei sottufficiali e trentacinque sottocapi e comuni.

La sfortuna impedí alle nostre siluranti di cogliere, nella notte sul 2 dicembre 1942, una vittoria, in un combattimento notturno, che fu condotto, nonostante i radar del nemico, con grande audacia e perizia.

Cartagine, 31 dicembre 1942.

Mi domando se un marinaio possa piangere la perdita del bastimento sul quale imbarcò per la prima volta nella sua vita.

Ieri notte, all'improvviso, un nodo mi strinse la gola e gli occhi mi si riempirono di lacrime, per un istante.

Sono nell'infermeria della Marina. Il capitano medico Bernardini è stato chiamato a Tunisi. Il sergente e i due sottocapi sono andati a salutare l'anno nuovo coi marinai di una batteria. La notte è calma. Sembra che la guerra voglia riposare.

L'altro ieri, sono uscito da La Goletta con un dragamine per una missione « segreta e personale ». Sono uscito in mare per andare incontro ad una carretta, sulla quale, un giorno, caricai tutte le mie speranze, dopo aver lasciato le delusioni su una squallida banchina del porto di Ancona.

Lungo una delle « rotte della morte » dirigeva su Tunisi il mio caro e decrepito *Iseo*, con un carico di munizioni.

Il dragamine aveva i paramine in mare e rollava come

una bestia che fosse stata presa al laccio. Si dragava insieme con altri due dragamine la rotta costiera da Capo Bon a Tunisi, che si pensava fosse stata minata da un sommergibile. Nel Canale di Tunisi erano saltate su mine nemiche la motocisterna tedesca, ex francese, *Noroit* e la nave-ospedale tedesca *Gratz*.

Non avevo svelato a nessuno il mio segreto. Me ne stavo seduto a poppa sul salvagente, con la schiena appoggiata sul casotto della timoniera. Ero sottovento ed il sole mi riscaldava. Tenevo d'occhio il cielo. Sulla scia volavano dei gabbiani. Ricuperavo i miei ricordi, li legavo insieme e me li sgranavo come le palline di un rosario greco. Erano passati vent'anni.

Mi rivedevo a bordo dell'*Iseo* sulle rotte della « Soria A » e della « Soria B »: Calamata, il Pireo, Limassol, Tripoli soriaco, Beirut, Haifa, Giaffa, Porto Said poi con un sol balzo a 7 nodi fino a Brindisi. Si navigava anche alla busca, ma facevamo il carico con le mandorle, le noci, le olive, il caffè dell'Arabia e le spezie. Tra un porto e l'altro della Soria, imbarcavamo inevitabilmente capre e pecore a centinaia e intere famiglie di arabi e di armeni. Si navigava all'antica, la panatica era buona, ma il soldo sempre scarso. Eppure l'equipaggio non si lamentava: metà della paga per la casa e l'altra metà per qualche innocente mercato e per i soliti peccati. Le rotte della Soria erano come le straducole di un grande bazar. In ogni bottega avevamo un amico che regolarmente cercava d'ingannarci e che noi puntualmente ripagavamo con la stessa moneta. Le « pratiche » erano degli incontri cordiali, si negoziavano come i contratti nelle fiere di campagna, poi i medici della Sanità, i doganieri e i poliziotti si trattenevano a bordo per un lauto pasto. Cosí talvolta chiudevano anche un occhio. Il Levante era ancora un Paese pacifico e civile.

L'*Iseo* navigava in convoglio con una motozattera tedesca, scortato dal cacciatorpediniere *Freccia*.

Quando la notte scese, ci ancorammo in una insenatura della costa a poche miglia da Capo Bon.

Verso le 03.00 fui svegliato dalla gente di bordo, che aveva udito rumori di aerei.

Era scomparsa la luna e il mare era calmo. Rimanemmo in attesa finché alle 03.25 vedemmo all'orizzonte accendersi una fontana di traccianti di mitragliera. Intuii che l'*Iseo* era stato attaccato. Pregai Iddio che si salvasse.

Ma alle 03.40 vedemmo una vampata di luce violetta, poi, dopo pochi secondi, una esplosione illuminare il cielo. Una gigantesca palla di fuoco rotolò sul mare, frantumandosi in centinaia di esplosioni minori. L'*Iseo* era morto in gloria.

Il Comandante del nostro dragamine, mise in moto e dopo quaranta minuti eravamo sul luogo del sinistro. Nella primissima luce dell'alba, il mare ci apparve seminato di rottami. Disperatamente guardammo se tra i resti dell'*Iseo* vi fosse qualche naufrago. Vedemmo solo quattro corpi umani col viso nell'acqua. Tutto era finito. Ritornammo al nostro ancoraggio e si riprese a dragare.

Avevo perduto gli anni della speranza, dilaniati da un odioso e ripugnante siluro.

Il giorno dopo, rientrai da La Goletta a casa, sconfitto, assalito dai pensieri piú amari e dal desiderio di dire tutta la verità sulla criminosa ed inutile guerra che stavano combattendo i nostri marinai contro la piú potente concentrazione aeronavale del mondo.

All'altezza dell'aeroporto, dovetti fermarmi a causa di un attacco aereo. Scesi dal mio camioncino e mi sdraiai sulla riva di un fosso. Sull'aeroporto caddero centinaia di bombe. Era appena arrivato un convoglio aereo. Vidi della gente scappare e notai un misterioso personaggio, a circa duecento metri dal mio quasi nascondiglio, che rimaneva in piedi

come una statua tra le esplosioni delle bombe. Era vestito di scuro ed aveva un raffinato ombrello al braccio. Non si mosse, rimase impassibile come se le bombe non lo riguardassero. Quando la tempesta passò, venne come un automa verso di me. Era il nuovo console generale d'Italia a Tunisi, Franco Bounous, un valdese. Oltre all'ombrello, aveva un libro rilegato in pelle, *I fiori del male* di Baudelaire. Non aveva avuto alcuna paura, ma perdette una parte dei suoi bagagli. Dovevo incontrare Franco Bounous molti anni dopo e l'ho sempre ammirato per il suo sangue freddo; però aveva dimenticato *I fiori del male*.

La guerra delle mine volle le sue vittime. I dragamine di cui si disponeva erano sempre per mare, ma non bastavano a garantire la sicurezza delle rotte costiere.

Il 9 gennaio, si perdette il cacciatorpediniere *Corsaro*, e il *Maestrale* fu gravemente danneggiato. A quest'ultimo lo scoppio di una mina ancorata asportò tutta la poppa. Il mare era molto grosso. Il *Corsaro* diresse per dare assistenza, ma incappò su due mine, e colò a picco in pochi secondi insieme coi tre quarti del suo equipaggio. Il *Maestrale* non subí alcuna perdita. Fu rimorchiato a Biserta e in seguito da Biserta a Trapani. Nella seconda traversata, la corvetta *Procellaria* andò a fondo dopo aver urtato contro una mina. La torpediniera *Prestinari*, uscita da Biserta per darle assistenza, urtò anch'essa una torpedine e affondò in pochi minuti. Con la *Procellaria* si perdettero ventiquattro uomini, con la *Prestinari* ottantaquattro.

Il 17 gennaio, la Marina deve subire un'altra perdita molto grave: il cacciatorpediniere *Bombardiere* viene silurato da un sommergibile. L'esplosione proiettò in mare la plancia. Saltò una caldaia ed il cacciatorpediniere, spezzato in due parti, scomparve rapidamente. Il Comandante, il Capitano di Fregata Giuseppe Moschini, nei brevissimi istanti tra lo scoppio del siluro e la caduta in mare del ponte

di comando, si preoccupò di liberare il suo timoniere che era rimasto incastrato tra le lamiere contorte, sacrificando cosí la propria vita. Al Comandante Moschini fu assegnata la medaglia d'oro al valor militare.

Alle 08.00 del 3 febbraio, il Tenente di Vascello Franco Traverso prende il comando di guardia del cacciatorpediniere *Saetta*, in servizio di scorta ad un convoglio che dirige da Biserta su Trapani. Il convoglio è composto dalla sola petroliera tedesca *Thorsheimer*, scortata dalle torpediniere *Sirio* e *Clio*, dagli avvisi-scorta *Monsone* ed *Uragano* e dal *Saetta*. Il tempo è burrascoso.

La distanza fra le unità è molto ravvicinata. Cosí ha ordinato il capo-scorta, Capitano di Corvetta Sandro Cetti, Comandante della *Sirio*. Il convoglio naviga con rotta Nord. L'avviso-scorta *Monsone* conduce la navigazione.

Durante la notte, si era alzato un forte vento da maestrale ed il mare era molto agitato, forza 5-6. Alle 09.00 la petroliera comunica di dover ridurre la velocità, che scende a circa 10 nodi.

Gli ecogoniometri delle unità non dànno alcun affidamento a causa del mare.

Alle 09.30 si accosta a dritta con rotta su Marettimo. Pochi istanti dopo l'accostata, l'avviso-scorta *Uragano*, che si trova di prora al *Saetta*, scompare avvolto da una gigantesca colonna di acqua e di fumo. Franco Traverso chiama il Comandante Enea Picchio, che si trovava in casotto di rotta a carteggiare. Nel frattempo, l'*Uragano*, che galleggia ancora sebbene gli manchi un pezzo di poppa, trasmette il segnale *colpito da mina*.

La torpediniera *Sirio* dà ordine al *Saetta* di prestare assistenza all'*Uragano*.

Il Comandante Picchio, che aveva assunto la direzione della manovra, aveva intanto messo le macchine avanti a mezza forza e con tutta la barra a sinistra si stava portando

di poppa alla petroliera. All'ordine della *Sirio* di prestare assistenza all'*Uragano*, il Comandante Picchio fa trasmettere al capo-scorta il segnale « faccio presente che sono quello che pesca di piú ». Ma poiché questo segnale rimane senza risposta, il Comandante Picchio decide di avvicinarsi all'*Uragano* e ordina a Franco Traverso di preparare il rimorchio. Franco Traverso vede l'*Uragano* che, con le macchine ferme, traversato al mare, sta scarrocciando sui nostri campi minati, situati a sud-est del punto del sinistro, e dice al suo Comandante: « Qui va a finire che ci lasciamo le penne! ». Ma, mentre esamina col Comandante i provvedimenti da prendere per effettuare il difficile rimorchio, date le condizioni proibitive del mare, una fortissima esplosione scuote il bastimento. Anche il *Saetta* è incappato in una mina. Il cacciatorpediniere si trovava in quel momento a circa duecento metri di poppa all'*Uragano*. Dall'incidente dell'*Uragano* sono trascorsi appena tre minuti.

Una colonna d'acqua mista a nafta, fumo e vapore alta circa cinquanta metri si eleva con uno schianto violentissimo.

Il *Saetta*, rotto in chiglia, si piega a V. Il Comandante dà ordine di abbandonare la nave. Vengono messe a mare le zattere. Franco Traverso indossa il salvagente e, quando l'acqua raggiunge la plancia, si butta in mare, seguito dal Comandante, che è l'ultimo a lasciare il « suo » *Saetta*.

« Appena in acqua — inizia il suo racconto Franco Traverso — debbo faticare molto per sfuggire alle sovrastrutture della controplancia e dell'albero di prora che si abbattono nella mia direzione e, mentre sto nuotando verso la zattera piú vicina, ho la triste visione del *Saetta*, che s'inabissa con le eliche e la prora verso l'alto. Dal momento dell'esplosione al completo affondamento della nave, saranno trascorsi un minuto circa o due.

« Raggiungo la zattera: siamo aggrappati circa in venti. Vedo altre sei o sette zattere nelle vicinanze, anch'esse cariche di gente. Cerco di far riunire le zattere, chiamandole a voce e stimolando i marinai della mia a vogare con le mani (non si possono adoperare i remi, perché la zattera è troppo piena) verso le altre zattere. Ma ogni sforzo è inutile: il mare fa quello che vuole e ci separa rapidamente dalle altre zattere. Intanto, l'*Uragano*, che galleggia sempre, si sta allontanando, scarrocciando verso sud-est. Le navi del convoglio stanno anch'esse allontanandosi. Poco dopo, siamo completamente soli in mezzo al mare: anche le altre zattere sono fuori vista. Ben presto il mare incomincia a fare le sue vittime.

« Per la violenza dei marosi la zattera si rovescia spesso; ed ogni volta che ciò avviene, gli sventurati che restano sopravento ad essa non riescono piú a raggiungerla. Il freddo e la furia del mare completano questa tremenda opera di distruzione. Per quanto io cerchi di disporre la gente nel modo piú conveniente, per evitare i rovesciamenti della zattera, dato il forte numero di marinai che sono ad essa aggrappati, il mare ha buon gioco: quando giunge un'onda frangente piú violenta delle altre, la zattera non regge all'urto e si rovescia.

« Molti marinai cominciano a dare segni di depressione morale e di abbandono. Cerco di ravvivarli con le parole e distribuendo loro il cognac della zattera, tentando con il mio incitamento di combattere l'abbandono e la rassegnazione alla morte che sorgono via via che passa il tempo. Verso le 15.00 giungono sulla zona del sinistro diversi aerei nazionali, tedeschi e della Croce Rossa. Date le condizioni del mare non possono fare nulla e si limitano a gettare nelle vicinanze salvagenti contenenti generi di conforto, che, però, non riusciamo a recuperare. Verso le 16.00, raggiungiamo un'altra zattera (da noi distante una trentina di metri) sulla quale mi pare di distinguere il Comandante: chiamiamo a gran voce e ci viene risposto con un cenno di saluto. Gli sforzi che fanno i marinai, da me stimolati, per raggiungerla sono vani: la perdiamo ben presto di vista.

« Sta calando la sera del 3 febbraio. Sono ormai otto ore che siamo in acqua. Nella zattera siamo rimasti in nove: i piú sono morti, vinti dal freddo e dal mare; i superstiti si stanno rassegnando passivamente alla morte. Cerco di disporre la gente in maniera d'evitare i rovesciamenti, ma purtroppo la zattera si capovolge ancora. Ho fatto aprire il bidone delle provviste: la galletta si è inzuppata di acqua salata (il bidone non si è dimostrato perfettamente stagno) e l'acqua dolce è anch'essa inquinata di salsedine ed è imbevibile. Rimangono cosí soltanto alcune scatolette di carne ed una di latte. Faccio dare il latte ai piú sfiniti, mentre si aprono un paio di scatolette di carne per gli altri. Sopraggiunge la notte, rincuoro i miei ragazzi e li invito a recitare una preghiera. La notte è tremenda. Il mare è sempre molto agitato e la zattera si rovescia frequentemente. Questi continui gelidi bagni ed il freddo vento di maestrale ci riducono in tremende condizioni di assideramento. Per quanto conservi la mente lucida e tutta la mia forza morale, penso, talvolta, con una strana calma, che non arriverò all'alba.

« Ma l'alba giunge e siamo ancora tutti vivi, tranne il Tenente del Genio Navale Direzione Macchine Antonio Aiello che è morto per assideramento, durante la notte. Aspetto fino a mezzogiorno per gettare in mare il suo cadavere. La giornata del 4 febbraio passa relativamente bene. Il vento è calato del tutto ed il mare si sta calmando rapidamente, mentre un bel sole caldo ci ristora dal freddo sofferto durante la notte. Purtroppo, però, tutta la giornata trascorre senza che nessuno venga in nostro aiuto. Ci sembra di essere abbandonati a noi stessi. Cerco di convincere i marinai che vi saranno delle gravi ragioni che impediscono che giungano i mezzi di soccorso (mentre io so perfettamente che il mare ci ha buttato sui campi minati e quindi l'unica via di salvezza può essere solo l'aereo). Ad ogni buon conto, visto che siamo abbastanza prossimi a Capo Bon,

faccio vogare a turno i marinai verso terra. Siccome dei due remi esistenti nella zattera uno è stato strappato via dal mare, utilizzando la gaffa d'accosto ed un scatoletta di carne appiattita, legata con un fazzoletto alla gaffa stessa, costruisco il secondo remo. Dato il malgoverno della zattera, non nutro alcuna speranza di poter raggiungere la costa, ma mi pare che l'idea faccia bene al morale dei marinai.

« Prima di notte un aereo tedesco ci sorvola, lanciando una zattera che non riusciamo a recuperare. Per la seconda volta cala la notte sul mare deserto. Faccio recitare ancora la nostra preghiera. Si voga tutta la notte verso il faro di Capo Bon, che ci sprona con la sua luce ad aver fiducia nella salvezza. Le illusioni tenuissime di raggiungere la costa mi abbandonano verso l'alba, perché il vento, girato a scirocco, ci allontana di nuovo. Questa seconda notte è meno gravosa della prima sia perché il mare si è calmato, e quindi la zattera non si rovescia piú, sia perché non vi è vento. Ma in alcuni marinai si manifestano i primi sintomi di squilibrio mentale. Richiamati con violenza alla realtà, riprendono un comportamento apparentemente normale.

« Verso le 08.00 del 5 febbraio, il vento torna a virare a maestra. Rinasce cosí la speranza di poter raggiungere Capo Bon. Verso le 09.00 scorgo un aereo che vola nella zona a quota piuttosto bassa. Lo riconosco per un *Messerschmitt 110*. Con una camicia ed un paio di mutande innestate sul remo e sulla gaffa faccio fare delle segnalazioni. Poco dopo l'aereo ci sorvola e ci riconosce. Verso le 09.30 lo stesso aereo ritorna su di noi, guidando un idrovolante *Cant. Z. 506*. Questo ci sorvola ripetutamente, studiando l'ammaraggio, che presenta delle serie difficoltà per la maretta ancora esistente.

« Verso le 09.45 l'apparecchio, tra la nostra intensa commozione, ammara nelle vicinanze e ci trae in salvo ».

Cosí, ripeto, mi scrisse il Capitano di Corvetta Franco Traverso da Taranto. Proveniva dalla 7ª Divisione.

Dell'avviso-scorta *Uragano* si perdettero 114 uomini e del cacciatorpediniere *Saetta* 170.

Dall'inizio della campagna tunisina fino alla fine di febbraio del 1943 andarono a fondo sette siluranti, sulle insidiosissime « rotte della morte ». Altre tre furono danneggiate gravemente. La difesa del traffico nel Canale di Sicilia doveva subire un rallentamento, a causa dei vuoti nelle unità piú adatte ai servizi di scorta.

La Marina stava esaurendo tutte le sue risorse di mezzi e di uomini. La flotta era immobilizzata per mancanza di nafta e di cacciatorpediniere. I cantieri non potevano seguire i ritmi di costruzione di nuove unità di scorta e mercantili, per la penuria di materie prime e per i danni, che essi subivano per i continui bombardamenti. Logorata e dissanguata da quasi tre anni di guerra, l'Italia era all'estremo delle sue forze.

Sul planisfero, che era appeso nell'anticamera dell'ufficio dell'Ammiraglio Comandante di « Mariafrica », un giorno, — forse, nella notte sul 1° febbraio — una mano ignota contornò con un tratto di matita rossa la penisola di Capo Bon con Biserta e Tunisi, la Sicilia e la penisola italiana per far rilevare l'inutilità della nostra disperata resistenza. Il peso di quattro continenti gravava sulla zona circoscritta. Tutto il mondo si accaniva contro di noi. La stessa mano aveva scritto: « La Marina non potrà mai perdonare i responsabili della guerra! ». L'Ammiraglio Biancheri andò su tutte le furie, voleva fare una strage, ma, all'improvviso, nel colmo della sua rodomontata, ritornò davanti al planisfero, lo guardò per qualche istante, poi ammise che « colui che aveva scritto quelle parole aveva ragione da vendere a tonnellate ».

Col precipitare delle operazioni sul fronte terrestre, i

trasporti marittimi diventarono sempre piú ardui e piú fortunosi. Il nemico era in agguato lungo tutte le coste italiane, diradando i suoi attacchi coi sommergibili nel Canale di Sicilia, dove i nostri mezzi di caccia « antisom » erano piú pericolosi. Le perdite subite dalla Marina Mercantile e dalla Marina Militare furono molto gravi. Ma, ciononostante, gli equipaggi delle siluranti di scorta e quelli delle ultime carrette continuarono a combattere con una « miracolosa » aggressività; continuarono a morire in un silenzio che incuteva paura, con uno spirito di sacrificio in cui si ascoltavano queste voci: « Che volete farci? Sono piú forti, ma se si muore si può essere sicuri di incontrare la pace! ».

Non ci fu un solo convoglio che non fosse stato attaccato sulle « rotte della morte ». I marinai e i comandanti delle navi da guerra e dei mercantili avevano ormai abbandonato tutte le piú sottili speranze di « farla franca ». Nessuno, in Italia, conosceva questa fatalità. La stampa doveva ignorare anche questa ultima fase della lunga e micidiale « battaglia dei convogli ». Non una parola fu spesa, per ragioni di segretezza militare, per ricordare gli eroismi della guerra sul mare e soprattutto la tragica « ecatombe di topi », cosí venivano chiamate dai pochi superstiti le perdite dei trasporti-truppe.

Eppure bastava un semplice episodio vittorioso a risollevare gli animi. Bastava che venisse abbattuto anche un solo aereo, perché la gente gridasse di gioia; bastava che sulla superficie del mare affiorasse una macchia di nafta dopo la caccia ad un sommergibile, perché i naufraghi placassero i loro rancori e le loro pene. Tutti i nostri marinai erano affamati ed assetati: si accontentavano di una piccola, modestissima vittoria.

Nella notte tra il 15 e il 16 febbraio, due torpediniere e due corvette di scorta ad un convoglio di quattro mercan-

tili sostennero vittoriosamente un combattimento contro tre motosiluranti britanniche. Eccone il rapporto.

« Alle 23.28 del 15 la torpediniera *Monsone* percepisce all'ecogoniometro rumori di motori a scoppio per rilevamento polare 300° a circa 3.000 metri di distanza. Avvista in tale direzione tre motosiluranti. Non dà l'avvistamento, perché ha l'apparecchio a onde ultracorte in avaria. Quasi contemporaneamente, la corvetta *Gabbiano* fa eguale avvistamento; vede le motosiluranti mettere in moto e dirigere verso il convoglio.

« Ha subito inizio la reazione da parte delle unità di scorta e dei piroscafi; le motosiluranti, che navigano velocissime, sono inseguite e centrate dai tiri di cannone e di mitragliera. In questa fase di avvicinamento, una di esse è sicuramente colpita dal tiro delle mitragliere (esplosione sulla prora). Reagiscono alla nostra azione di fuoco, violenta e precisa, colle mitragliere (un'arma per unità, codette luminose azzurre e rosse di scarsa luminosità); il loro fuoco è di breve durata.

« Due motosiluranti giunte nell'interno del convoglio compiono vari giri quasi su se stesse; in questa fase, è da ritenere abbiano lanciato contro il piroscafo *Alcamo*; la corvetta *Antilope* vede passare, lontano di poppa, sicuramente la scia di un siluro, probabile quella di un secondo. Mentre la terza motosilurante non è piú in vista, le altre due si allontanano rapidissime verso sud-est, inseguite prima dalla *Sirio* e poi anche dalla *Monsone*. Nella fase di allontanamento, lanciano in mare due piccoli segnali luminosi.

« Alle 00.40 del 16 due motosiluranti sono riavvistate dalla *Sirio* su rilevamento polare 205°. Investite dal preciso tiro delle mitragliere scompaiono rapidamente. Identica manovra di attacco è ripetuta alle 01.30 del 16 da parte di una sola motosilurante; anche questa è fermata dal preciso tiro di mitragliere e la si vede invertire la rotta e

allontanarsi. Le motosiluranti attendevano ferme il convoglio sulla sua rotta, probabilmente segnalata da aerei ».

Nessuna nostra unità fu danneggiata dal tiro delle mitragliere delle motosiluranti né colpita dai loro siluri.

Il Capitano di Corvetta Roberto Lucciardi, che comandava la corvetta *Antilope* e che aveva partecipato all'azione, mi abbracciò esultante al suo arrivo a Biserta, esclamando « Viva la Settima! ». Avevo conosciuto il Comandante Lucciardi sull'ammiraglia della 7ª Divisione, l'*Eugenio di Savoia.*

Nella notte del 12 marzo '43, quattro cacciatorpediniere inglesi incapparono in un agguato delle motosiluranti della nostra 7ª Squadriglia. In un rapido scontro, le nostre unità affondarono il cacciatorpediniere inglese *Lightning*, di cui ricuperarono un naufrago. Le motosiluranti erano in agguato al di fuori dei banchi minati a nord di Biserta, sulla probabile rotta delle navi di superficie nemiche di base a Bona.

Queste due vittorie apparvero piú importanti di quanto in realtà non fossero. Ma risultarono insignificanti per il nemico.

Nel solo mese di marzo, si perdettero in mare dieci navi mercantili e sette unità militari, tra le quali due cacciatorpediniere in servizio di trasporto-truppe. A queste si devono aggiungere diciotto navi mercantili e sei navi militari perdute nei porti insieme con tredici motovelieri, senza contare quelle danneggiate e le dodici perdute in altri scacchieri.

XIII. GLI INUTILI SACRIFICI

Lo storico Fioravanzo ricorda che, in una lettera, diretta al Comando Supremo, Supermarina scrisse, il 28 marzo: « In questa guerra, che per noi è tutta oltremare, e nella quale abbiamo di fronte la piú vasta coalizione aeronavale che si potesse concepire, l'aspetto marittimo e navale delle operazioni è decisivo... Se si considera soltanto il problema della Tunisia, può apparire che l'apporto di qualche migliaio di uomini meriti di essere pagato a qualunque prezzo presente e futuro. Ma, se si considera il problema nel suo insieme, è nostro assoluto dovere sottoporre ogni decisione al freddo esame obiettivo di tutti gli aspetti, anche quando sia necessario guardare in faccia una dura realtà ».

Nel mese di aprile, fu segnata la nostra sorte in Africa.

Il 20 aprile, a Biserta, l'Ammiraglio Carlo Pinna, che aveva sostituito l'Ammiraglio Biancheri al comando di « Mariafrica », mi mandò a chiamare e cordialmente mi disse: « Non capisco proprio la sua ostinazione! Perché non rientra in Italia? So e vedo che lei soffre di congiuntivite. La sua presenza, qui, è inutile, perché non può svolgere quelle funzioni che la Marina le ha affidato, quale corrispondente di guerra. Non mi riferisco alla congiuntivite, ma purtroppo all'andamento della guerra. La Tunisia è perduta. È solo questione di giorni ». Lo ringraziai, ma gli feci notare che la mia « ostinazione » era determinata dal semplice fatto che nessuno finora mi aveva ordinato di rimpatriare.

« Non possiamo piú sostenere — aggiunse l'Ammiraglio — lo sforzo bellico per difendere la testa di ponte in Tunisia. Lei è testimone dei sacrifici che la Marina ha com-

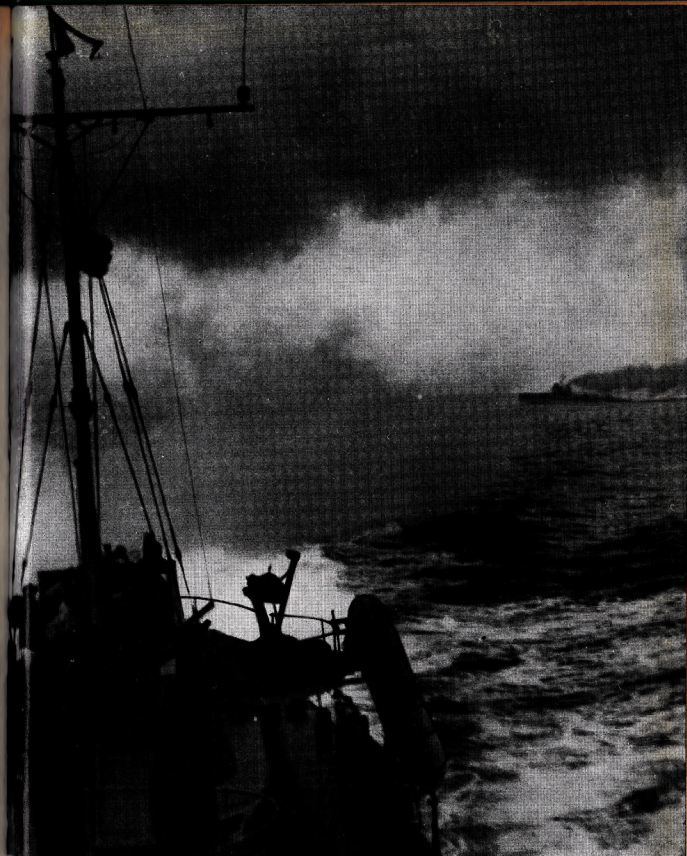
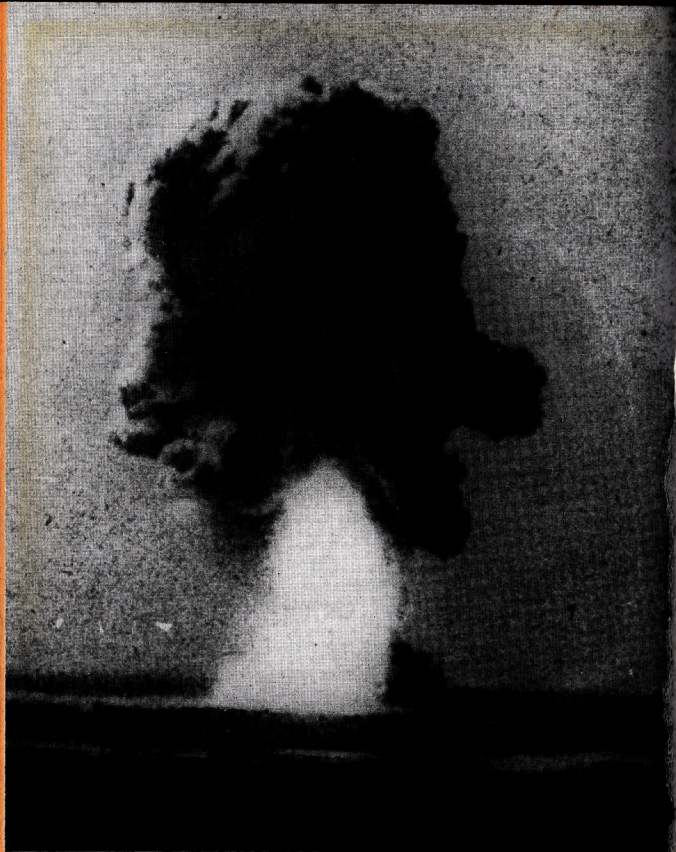
piuto e che sta compiendo. La nostra sorte è già segnata. Non si può continuare a perdere uomini, navi e materiali per protrarre una resistenza inutile, tanto piú che gli uomini, le navi e tutti gli altri materiali bellici ci serviranno tra brevissimo tempo per difendere il territorio italiano. Le ragioni morali, che sono state ingiustamente ed erroneamente accampate per sostenere i nostri marinai e i nostri soldati sul fronte tunisino, non hanno piú alcun motivo di sussistere. Bisogna arrendersi di fronte alla realtà ».

Nel congedarmi, l'Ammiraglio Pinna mi disse: « Parta quando le capiterà un'occasione propizia. E non dimentichi, la prego, i sacrifici che sta compiendo la Marina e che non saranno certamente gli ultimi! ».

Rientrai a Cartagine e il capitano medico Bernardini mi comunicò che, nella notte sul 16 aprile, le torpediniere *Cigno* e *Cassiopea* avevano sostenuto eroicamente un duro combattimento contro due cacciatorpediniere inglesi. Dalla rievocazione redatta dall'Ufficio Storico della Marina, traggo queste pagine, che dimostrano ancora una volta il valore della gente delle nostre siluranti.

« Nelle prime ore del 16, si ebbe un combattimento notturno fra le torpediniere *Cigno* (Capitano di Corvetta Carlo Maccaferri) e *Cassiopea* (Capitano di Corvetta Vittorio Nasta) e i due cacciatorpediniere britannici *Pakenham* e *Paladin*.

« Alle 16.05 del 14 era partita da Livorno diretta a Trapani, per poi proseguire per Tunisi, la motonave *Belluno* scortata dalla torpediniera *Tifone* (Capitano di Corvetta C. Baccarini). Alle 12.35 del 15 si era unita al convoglio, 90 miglia a nord di Marettimo, per rinforzare la scorta della motonave, la torpediniera *Climene* (Capitano di Corvetta M. Colussi) che era uscita da Palermo.

« Le tre unità sostarono nella rada di Trapani dalle 20.00 del 15 alle 01.00 del 16 e poi salparono dirette a

Forze nemiche attaccano un convoglio. Le torpediniere di scorta distendono cortine di fumo per nascondere le navi.

Lo scoppio della bomba teleguidata sganciata da un aereo tedesco sulla corazzata *Roma* dopo l'8 settembre. Spezzata in due, la *Roma* affonderà in un baleno.

Tunisi, in linea di fila, nella successione: *Tifone - Belluno - Climene*. Il convoglio alla ripresa della navigazione fu fatto procedere a circa cinque miglia di distanza dalle due torpediniere *Cigno* e *Cassiopea* col compito di scoprire e sventare eventuali agguati di motosiluranti o di altre unità sottili.

« Alle 02.38 del 16 le torpediniere *Cigno* e *Cassiopea* avvistarono per sud-ovest due unità con rotta nord, mentre si trovavano a circa 15 miglia a ovest-sud-ovest di Capo Lilibeo. La notte era chiara con luna al primo quarto, prossima al tramonto. Le due torpediniere misero subito la prua sulle unità avvistate e si prepararono al combattimento, mentre la *Cigno*, nel dubbio che fossero unità nazionali, faceva alle 02.45 il segnale di riconoscimento. Non ricevette risposta, ma osservò che, mentre un'unità (*Pakenham*) continuava ad avvicinarsi rapidamente, l'altra (*Paladin*) accostava verso nord con l'intenzione di avvolgere le due torpediniere e metterle fra due fuochi.

« Alle 02.48 le due torpediniere aprirono il fuoco: la *Cigno*, prendendo di mira il *Pakenham*, la *Cassiopea* (che nel frattempo aveva accostato verso nord) e il *Paladin*. I due cacciatorpediniere inglesi erano del dislocamento standard di circa 1.650 tonnellate ed avevano un potente armamento contraereo con quattro pezzi da 102 e numerose mitragliere da 40, impiegabili — ovviamente — anche contro bersagli navali.

« La *Cigno* colpí alla prima salva, ma fu a sua volta colpita da almeno una granata che esplose nel locale della caldaia prodiera, poco a poppavia del ponte di comando, mentre schegge e proietti di mitragliere falciavano il personale. Una grande nube di fumo e di vapore avvolse subito la parte centrale della torpediniera, impedendo non solo nel modo piú assoluto la visione esterna (dal ponte di comando), ma rendendo anche assai difficili gli spostamenti da un punto ad un altro; le macchine si erano fermate ed il timone non governava piú.

« Tuttavia, la *Cigno* continuò a sparare e lanciò i siluri, finché alle 03.00 fu colpita da un siluro al centro dello scafo e scomparve poco dopo, spezzata in due, mentre altre granate erano cadute a bordo, aumentando le devastazioni. " Ricordo — scrisse il Comandante Maccaferri — che il pezzo da 100 prodiero, diretto dal sottocapo cannoniere Tullio Botteon, cessò il fuoco soltanto quando stavamo inabissandoci ". Il Comandante, che era salito sulla controplancia nella vana speranza di vedere qualche cosa, stando piú in alto, si trovò in acqua illeso quando la nave soccombette e poté cosí essere tra i superstiti (gli scomparsi furono 103 su 150 persone imbarcate).

« Intanto, la *Cassiopea* era impegnata contro il *Paladin* e — scomparsa la *Cigno* — si trovò sotto il tiro dei due cacciatorpediniere. Alle 03.02 anche la *Cassiopea* cominciò a ricevere colpi a bordo, ma persistette nella rotta convergente con quella del *Paladin*, lanciandogli alle 03.06 un siluro, che non colpí, e continuando a far fuoco intensamente. Alle 03.08 il *Paladin*, che aveva il proiettore acceso, lo spense e cessò il tiro. Allora la *Cassiopea* rivolse le sue armi contro l'altro cacciatorpediniere, che a sua volta cessò di sparare alle 03.15 spegnendo il proiettore e comportandosi in modo perfettamente analogo al *Paladin*.

« Sulla *Cassiopea* si erano, nel frattempo, sviluppati due incendi: l'uno a poppa e l'altro a prora. Il primo poté verso le 03.45 essere soffocato, ma il secondo continuò a divampare estinguendosi verso le 05.00 per esaurimento di materiale infiammabile. La torpediniera rimasta alla deriva, fortemente sbandata, con numerosi morti e feriti a bordo, poté essere presa a rimorchio verso le 07.30 dalla *Climene* e raggiungere Trapani alle 14.30 con l'ausilio del rimorchiatore *Tifeo* cui la *Climene*, rimanendo di scorta, aveva passato il rimorchio alle 10.45.

« Quanto al convoglio, questo, per ordine della *Tifone*, invertí la rotta ad un tempo quando vide di prora le vampe

del combattimento: la *Tifone* si trovò cosí in coda, pronta a coprire la motonave nel caso di attacco. Alle 04.25 il convoglio si ancorò nuovamente davanti a Trapani in attesa di ordini. Alle 05.45 per ordine di Supermarina *Belluno* e *Tifone* ripartirono per Tunisi dove giunsero alle 17.15 del 16, mentre la *Climene* era stata distaccata in soccorso della *Cassiopea*.

« Alle 14.25 il convoglio era stato incontrato dalla torpediniera *Libra*, uscita da Biserta per pilotarlo sulle rotte di sicurezza. Poco dopo le unità furono sorvolate da un aeroconvoglio di settanta velivoli da trasporto, e alle 15.42 da un altro aeroconvoglio che volava qualche miglio piú vicino alla costa. Questo fu attaccato da un gruppo di *Spitfire*, che abbatté quattro *S. 82*, perdendo uno *Spitfire*. La *Libra*, lasciando il convoglio, ricuperò una settantina di naufraghi dei velivoli italiani abbattuti ed il pilota dell'aereo inglese.

« Quanto ai cacciatorpediniere *Pakenham* e *Paladin*, nel corso dello scontro, il primo aveva avuto quattro colpi a bordo che provocarono incendi. Finito il combattimento, il *Paladin* aveva preso a rimorchio verso le 04.30 il *Pakenham*, rimasto immobilizzato. Verso le 06.30 dopo che le due unità — procedenti a cinque nodi verso Malta — erano state attaccate anche da aerei, il Comando di Malta ordinò al *Paladin* di affondare il *Pakenham*, giudicando che *la distanza da Malta era troppo grande per poter mantenere in continuità la caccia di protezione sulle due unità*, che avrebbero impiegato non meno di ventisett'ore per raggiungere la base. Il *Paladin*, lasciato il rimorchio e preso a bordo il personale, affondò con un siluro il *Pakenham* a 11 miglia a sud-ovest di Capo Granitola (20 miglia a sud di Marsala) ».

L'opinione pubblica italiana ignorò la grande sfortuna delle nostre navi sulle « rotte della morte ». Il Comando

Supremo nei suoi bollettini impose il silenzio non solo sugli episodi piú dolorosi, ma anche su quelli che avrebbero potuto confermare che la Marina non era morta:

« Nella notte sul 20, si verificò uno scontro fra due nostre motosiluranti — *Ms. 22* (Tenente di Vascello Franco Mezzadra) e *Ms. 25* (Sottotenente di Vascello Antonio Scialdone) — e due motosiluranti britanniche. Le nostre due motosiluranti erano uscite da Biserta alle 20.30 del 19 a scopo di protezione a distanza del traffico, per intercettare eventuali unità dirette da Bona verso il Canale di Sicilia. Stavano pendolando al nord di Capo Blanc, quando alle 02.10 avvistarono due motosiluranti avversarie in rotta verso levante; subito le attaccarono, aprendo il fuoco alle 02.12, immediatamente controbattute dalle motosiluranti nemiche. Il combattimento durò, con brevi intervalli, fino alle 02.40, quando, le *Ms. 22* e *25* cessarono l'inseguimento delle unità nemiche che si ritiravano verso nord-ovest ad una velocità, che si rivelò maggiore di quella che potevano sviluppare le nostre.

« Fu apprezzato che una delle motosiluranti inglesi doveva aver subito danni rilevanti, perché verso le 02.30 cessò di far fuoco e iniziò la manovra di allontanamento, protetta dall'altra motosilurante che la copriva con cortina di nebbia, reagendo al tiro delle nostre unità. Queste riportarono pochi danni superficiali ».

« Altro scontro del genere ebbero le stesse due motosiluranti, insieme col *Mas 552*, nella notte sul 26, ma le motosiluranti avversarie, anche in questa occasione, si erano subito allontanate, sottraendosi all'attacco delle nostre ».

« Nella notte sul 24, il piroscafo *Galiola*, diretto a Tunisi e scortato dalle torpediniere *Climene* e *Bassini* e dalle corvette *Gabbiano* ed *Euterpe*, fu colpito improvvisamente sulla dritta da un siluro alle 06.00 a cinque miglia per nord-ovest da Capo Milazzo, ed affondò in cinque minuti.

Mentre la torpediniera *Bassini* ricuperava i naufraghi, le altre tre unità diedero la caccia al sommergibile.

Riportiamo dal rapporto del Comandante della *Climene*, Capitano di Corvetta Mario Colussi, la descrizione della caccia, conclusasi con la distruzione del sommergibile.

« ... Alle 06.05 le tre unità in linea di fronte iniziano il rastrello sulla direzione di provenienza dei siluri... Alle 06.33 il *Gabbiano* passa all'attacco con lancio di quattro salve di bombe da getto... Alle 06.36 aerei di scorta lanciano bombe antisommergibili... Alle 06.40 l'*Euterpe* lancia cinque salve di bombe... Alle 06.44 il sommergibile viene in superficie appoppato, poco a proravia della *Gabbiano,* a circa 6.500 metri dal punto di affondamento del piroscafo. *Gabbiano* ed *Euterpe* aprono il fuoco con le mitragliere e con il cannone contro il sommergibile. Dirigo a tutta forza verso il sommergibile, sparando col pezzo di prora. Alla quarta salva il sommergibile viene visibilmente colpito in coperta, all'altezza della torretta. Continuo a sparare. Poco dopo, l'equipaggio abbandona l'unità, gettandosi in acqua. Viene sospeso il fuoco... Alle 06.51 il sommergibile affonda. Le unità italiane ricuperano cinquantun naufrago, tra i quali il Comandante e cinque ufficiali. Il sommergibile era l'inglese *Sahib*, con base a Malta. Del piroscafo *Galiola* furono salvati i quaranta superstiti su quarantacinque uomini presenti a bordo ».

Anche le navi, come gli uomini, nascono fortunati: tra queste il « mio » caro ed invitto *Sagittario.* Il 28 aprile, il *Sagittario*, comandato dal Capitano di Corvetta A. Cordero di Montezemolo, mentre scortava il piroscafo ex francese *Teramo* lungo la costa tunisina, avvista tre motosiluranti britanniche, che erano uscite all'alba dal porto di Susa.

« Alle 13.40 — ha riferito il Comandante del *Sagittario* — do ordine di aprire il fuoco coi cannoni contro le motosiluranti che vengono all'attacco. Alle 13.50 la motosilu-

rante piú a dritta, colpita, si ferma e si incendia. Aumento di velocità per non lasciar guadagnare sul " beta " le altre due motosiluranti.

« Alle 13.52 esse lanciano da circa 8.000 metri e invertono la rotta, dirigendo verso la motosilurante incendiata. Non posso inseguirle a causa dei campi minati, che mi obbligano a mantenere inalterata la rotta. Continuo il fuoco, mentre una delle motosiluranti copre con nebbia l'altra (che probabilmente trasborda l'equipaggio di quella incendiata).

« Alle 13.58 avvisto due aerei da caccia nazionali che dalla costa di Capo Bon dirigono sulle motosiluranti e le mitragliano. Sospendo perciò il fuoco con i cannoni. Alle 14.00 due siluri, lanciati dalle motosiluranti, esplodono, l'uno a fine corsa in vicinanza del piroscafo e prima di raggiungere la nostra direttrice di marcia, l'altro in costa, dopo essere passato a qualche centinaio di metri di poppa alla torpediniera. Alle 14.17 inverto la rotta per ritornare presso il piroscafo che nel frattempo è scaduto.

« La motosilurante incendiata era la *MTB 639*, che fu affondata — non essendo rimorchiabile — dalla *MTB 637*. Anche la *MBT 633* era stata colpita con danni ad un motore, ma poté rientrare a Susa nel pomeriggio dello stesso giorno insieme con la *MTB 637*. Alle 14.55 il convoglio subí un attacco aereo, condotto da ben quaranta cacciabombardieri. Colpito, il *Teramo* s'incendiò, producendo lievi danni da schegge sul *Sagittario*.

« Il *Teramo* continuò a bruciare come una torcia per lungo tempo, finché il suo relitto si arenò, la sera del 29, su un bassofondo vicino a Ras El Drek (4 miglia a sud di Capo Bon). L'equipaggio, abbandonata la nave quando fu manifesto che non era possibile contenere l'incendio, si salvò sulla vicinissima costa con le imbarcazioni. Il *Teramo* continuò a bruciare fino alla sera del 30, quando il relitto scomparve. La torpediniera proseguí da sola per

Tunisi, attaccata alle 16.35 da altri quaranta apparecchi, questa volta bombardieri *B-24 Liberator*, senza essere colpita per la rapidità con cui evoluiva alla massima velocità. Si ormeggiò a Tunisi alle 17.55 ».

Nello stesso giorno, un sommergibile affondò la torpediniera *Climene*. Su 144 persone imbarcate, i superstiti furono 91.

Il 29 aprile, si perdette il cacciatorpediniere *Pancaldo* sotto un attacco di 50 bombardieri. Il suo Comandante, il Capitano di Fregata Tommaso Ferrieri Caputi, quantunque ferito al petto e alla testa da schegge di bombe, lasciò la nave per ultimo, tenendo il comando fin oltre i limiti consentitigli dalle sue condizioni fisiche.

Il 30 aprile, una cinquantina di cacciabombardieri attaccarono il cacciatorpediniere *Lampo*. Il Capitano di Corvetta Loris Albanese cosí descrisse la fine del « suo » bastimento:

« Non potendosi salvare l'unità, che tendeva a rovesciarsi senza possibilità di bilanciamento ed avendo inizio l'esplosione di munizioni a poppa, decido l'abbandono della nave alle 17.35 circa. L'equipaggio inizia l'abbandono ad eccezione dell'armamento del complesso prodiero che prosegue il fuoco fino all'esaurimento delle munizioni impiegabili. Successivamente — verso le 17.50 — dopo aver ispezionato la nave in fiamme, lascio l'unità insieme con un sottufficiale meccanico ed un sottocapo elettricista, rimasti con me a bordo per ultimi.

« L'equipaggio si riunisce in mare sulle zattere di salvataggio. Verso le 18.15 un'ondata d'una ventina di cacciabombardieri colpisce ancora il relitto, sul quale continuavano ed aumentavano gli incendi, con bombe e mitragliamenti. Alle 19.12 con bandiera a riva e al grido di " Viva il re! " dell'equipaggio, dopo essere esploso a prua e a poppa, il *Lampo* affonda di prua coricato sul fianco dritto:

quando fu sott'acqua, si udirono altri scoppi. Su 213 persone imbarcate, 60 trovarono la morte e le altre furono salvate da imbarcazioni a motore accorse prontamente da Kélibia ».

La sera del 3 maggio, la torpediniera *Perseo* col piroscafo *Campobasso*, carico di munizioni, bombe di aeroplano, cannoni e automezzi, fu attaccata da tre cacciatorpediniere inglesi, *Nubian*, *Paladin* e *Petard*, provenienti da Malta.

L'Ufficio Storico della Marina ha descritto, nel modo seguente, quest'ultimo episodio della guerra sulle « rotte della morte »:

« La prima unità su cui si concentrarono le prime dieci salve del *Nubian*, mentre il *Petard* gli illuminava il bersaglio, fu il piroscafo *Campobasso*, che fu colpito sulla prora, sul ponte di comando e sulla poppa. Dopo circa un'ora e mezzo dall'inizio del tiro, il piroscafo, avvolto dalle fiamme e già abbandonato dal personale ancora valido, saltò in aria. Intanto, la torpediniera *Perseo* aveva invertito la rotta per portarsi di fianco al piroscafo allo scopo di occultarlo con la nebbia, ma — non funzionando i nebbiogeni — la invertí nuovamente, dirigendo alla massima velocità all'attacco dei cacciatorpediniere. Questi allora rivolsero il tiro contro la silurante, la quale stava sparando con tutte le armi, colpendola nella caldaia di prora e subito dopo, con due salve successive, sui cannoni di poppa e sulla controplancia. Il colpo in controplancia asportò un braccio al Comandante, che cadde svenuto non senza avere avuto la forza d'impartire l'ordine di salvare gli uomini.

« Prese il comando dell'unità l'Ufficiale di Rotta, Sottotenente di Vascello Romualdo Balzano, essendo l'Ufficiale in 2ª, Tenente di Vascello Levino Ferrara, morto al suo posto di combattimento presso i cannoni poppieri, mentre la torpediniera si arrestava con il timone immobilizzato sul lato sinistro e sbandava rapidamente a causa di un ampio

squarcio aperto dalla prima salva nel locale della caldaia colpita, pur continuando a sparare con le mitragliere, ad una delle quali lo stesso Balzano sostituí il puntatore (cannoniere Fiore) ucciso da una scheggia.

« Diventate disperate le condizioni dell'unità, il Sottotenente di Vascello Balzano ne ordinò l'abbandono, operazione che si svolse disciplinatamente. Il Comandante, rinvenuto in una imbarcazione, avrebbe voluto essere riportato a bordo per morire in mezzo ai caduti, ma mentre l'imbarcazione stava per attraccare si capovolse. Poco poco, Balzano, che era ancora a bordo, sentí chiamare dal mare e riconobbe la voce del Comandante che gli diceva: " Sono senza un braccio, portami uno zatterino o un qualche mezzo che mi sostenga ". Dopo aver trovato un salvagente ed essersi assicurato che nessun uomo vivente fosse a bordo, Balzano si lanciò in acqua, cercando il Comandante che era già scomparso. Un po' di tempo dopo, la *Perseo* affondava, divampando in un'esplosione ».

Il 4 maggio, mi avviai verso Capo Bon, e, la sera, imbarcai su una motobarca per tentare di raggiungere Trapani. Navigammo tutta la notte. All'alba fu fermato il motore e « facemmo i morti ». Il cielo brulicava di aerei a centinaia. Alcuni cacciabombardieri scesero a bassa quota ad osservarci. Nessuno di noi si mosse. Eravamo « morti ». Dopo il tramonto, rimettemmo in moto e, la notte seguente, atterrammo a Marettimo.

La stessa notte, un sommergibile affondò il motoveliero *Sempre avanti*, diretto a Pantelleria.

L'ultimo piroscafo a soccombere lungo le « rotte della morte » fu una povera e vecchia carretta, il *Sant'Antonio*, che misteriosamente fu fatta partire il 4 maggio da Napoli per Tunisi con la scorta delle torpediniere *Groppo* e *Calliope*.

Nelle prime ore del pomeriggio del 5, esplose sotto le bombe di una trentina di *Liberator*. La sua fine fu un inutile sacrificio.

L'ultimo messaggio che giunse a Supermarina dalla Tunisia fu del reggimento « San Marco », che, alle 03.00 del 9 maggio, informava di aver avuto ordine dal comando della piazzaforte di Biserta di cessare le ostilità. La resa era stata prevista per l'alba del giorno medesimo. Alle 20.20 del 9 maggio, infatti, il maresciallo Messe comunicava che « elementi reggimento " San Marco " e resti 5° e 10° bersaglieri hanno combattuto fino all'ultimo sul fronte occidentale tunisino ».

Dall'11 novembre 1942 al 13 maggio 1943 si perdettero in mare, lungo le « rotte della morte », settantanove piroscafi e motonavi per 271.487 tonnellate di stazza lorda e ventidue navi mercantili minori per 2.150: in tutto 273.637 tonnellate di stazza lorda.

Su 77.741 uomini partiti per la Tunisia a bordo di navi mercantili e di unità da guerra se ne perdettero 5.495. Su 433.169 tonnellate di carichi partiti ne arrivarono 306.532.

Rientrando a Roma, dopo tanti mesi d'Africa, sentii un prepotente bisogno di vendetta, come un uomo stanco sente il bisogno di fare un bagno.

XIV. L'ULTIMO BASTIMENTO

Riva Trigoso, 10 maggio 1943.

Siamo venuti in molti in questo piccolo paese, dove sta per scendere in mare l'*Impetuoso*, il cui comando è stato affidato al Capitano di Corvetta Giuseppe Cigala Fulgosi.

Il nostro Comandante ha voluto che sulla « sua » nuova torpediniera imbarcassero gli anziani del glorioso *Sagittario*.

Siamo venuti in molti, cosicché si è ricostituita la vecchia « repubblica » dei marinai che tra poche ore prenderanno possesso dei loro locali sottocastello, a prua.

Gli occhi mi bruciano per la congiuntivite buscatami in Tunisia. L'altro ieri è caduta Tunisi.

Il cantiere con le navi sugli scali, le barche da pesca tirate sulla spiaggia a dormire, le rocce del piccolo promontorio, rese pettegole da una leggera maretta, le case del paese, che nascondono certamente i ricordi di qualche marittimo che non tornerà piú, un'ancoressa abbandonata sulla spiaggia, le gomene abbisciate, i lenzuoli freschi di bucato e le sentinelle del fronte a mare che si muovono lungo la battigia: fortunatamente queste cose riescono a distrarci. Sono con gli anziani del *Sagittario*, ma nessuno di noi osa parlare della propria amarezza e dei propri rancori.

Racconto come sono rientrato dalla Tunisia: Capo Bon, Marettimo, Trapani, Castelvetrano, Napoli. Alla stazione di Napoli, mentre aspettavo il primo treno per Roma, ascoltai una conversazione tra due facchini che avevano prestato un carretto ad un gruppo di marinai per i loro sacchi.

— Vengono dalla Tunisia e vanno a La Spezia.

— Sono stati fortunati. Non torna piú nessuno di là.

— Non lo so, ma hanno fatto male a tornare perché qui, da noi, fa un affare chi muore oggi! Questo è il principio della fine.

Il caposegnalatore mi disse: « Forse hanno ragione, ma è meglio andar per mare che stare a terra! ».

Riva Trigoso, 11 maggio.

Sono quasi le 9. Tra pochi minuti, l'*Impetuoso* comincerà a vivere appena scenderà in mare.

Saliamo a bordo della nostra nuova torpediniera.

Lo scafo è stato liberato dei puntelli e delle taccate principali. L'invasatura è legata ancora allo scafo, sostenuta dagli ultimi scontri.

Il bastimento che sta per scendere in mare è come una creatura che nasce. Ma davanti alla nostra nave non c'è solo il mare con tutte le sue insidie, c'è anche il mistero della vita che deve morire. Che Iddio ce la mandi buona!

Noi, anziani del *Sagittario*, schierati sulla coperta a prora, scendiamo in mare sull'attenti.

La vita dell'*Impetuoso* fu breve ed onorevole.

Il mattino del 9 settembre — l'armistizio era stato già annunciato — quattro torpediniere uscite da La Spezia (*Pegaso*, *Orsa*, *Orione* e *Impetuoso*) si unirono alla Forza Navale agli ordini dell'Ammiraglio Carlo Bergamini, che navigava con rotta sud, a ponente della Corsica.

Nel pomeriggio, dopo il tragico affondamento della corazzata *Roma*, la *Pegaso*, l'*Orsa* e l'*Impetuoso* si adoprarono per il salvataggio dei naufraghi fino a quando non furono certe che non vi era piú alcun uomo in mare da ricuperare.

Dei 1.948 uomini imbarcati sulla *Roma* morirono, all'atto dell'affondamento, 1.352, e 26 tra i 622 naufraghi, di cui 520 furono salvati dalla Squadriglia *Mitragliere* e 102 dalle torpediniere del Gruppo *Pegaso*. Fra i morti furono tutti coloro che facevano parte del comando della Forza

Navale, perché chiusi nel torrione di comando con l'Ammiraglio Bergamini, e la maggior parte degli ufficiali e dei sottufficiali della nave.

La *Roma* affondò spezzata in chiglia alle 16.12 dopo essere stata attaccata da un gruppo di bombardieri tedeschi.

« La prima bomba a razzo e telecomandata di nuovo tipo — cosí ha scritto l'Ammiraglio Oliva, Comandante della 9ª Divisione di cui la *Roma* faceva parte — cadde a un metro di distanza dalla murata di dritta poco a poppavia dal centro della nave, scoppiando sotto lo scafo e agendo quindi come una potentissima mina magnetica. La seconda, sempre dello stesso tipo, cadde sul lato sinistro, fra il torrione di comando e la torre sopraelevata da 381, provocando l'allagamento del locale delle motrici prodiere, la deflagrazione di tutti i depositi munizioni prodieri, l'incendio in numerosi locali, con cessazione dell'erogazione dell'energia elettrica, lo sbandamento del torrione di comando verso il lato dritto.

« Dopo la prima bomba, i provvedimenti immediatamente presi dal personale contennero lo sbandamento dello scafo, ma, dopo la seconda, l'imponenza delle devastazioni, provocate dalla deflagrazione nelle santebarbare, mise rapidamente la nave in condizioni disperate ».

La *Pegaso* e l'*Impetuoso*, terminate le operazioni di salvataggio ed avendo perduto ogni contatto con la Forza Navale e con Supermarina, diressero verso nord-ovest, nella stessa direzione in cui avevano visto allontanarsi prima la Forza Navale e successivamente la Squadriglia *Mitragliere*.

I Comandanti delle due torpediniere, il Capitano di Fregata Riccardo Imperiali ed il Capitano di Corvetta Giuseppe Cigala Fulgosi, decisero di comune accordo di recarsi alle Baleari, giungendo a Pollenza alle 11.15 del 10 settembre.

Dopo aver sbarcato i feriti, i naufraghi della *Roma* e una parte dei loro equipaggi, si autoaffondarono fuori delle

acque territoriali di Maiorca alle 05.00 dell'11 settembre.

La grave decisione presa dai due Comandanti, in assenza di sicure istruzioni, fu conforme alle leggi dell'onore militare e come tale giudicata in sede d'inchiesta dalle Autorità della Marina.

Dell'equipaggio dell'*Impetuoso*, fui l'unico ad issare nel mio cuore il « pennello nero », il segnale di riconoscimento delle nostre navi che andarono a Malta.

La sera del 7 settembre, ero partito da La Spezia per Roma, senza presentire che eravamo alla vigilia dell'armistizio.

Nei giorni che seguirono non ebbi il benché minimo dubbio sulla scelta che dovevo fare.

XV. L'ULTIMA MISSIONE

A causa di un onesto « intrallazzo » di un allievo ufficiale della Marina Mercantile, fui costretto, il mattino del 7 maggio 1946, a rifugiarmi a bordo dell'*Abruzzi*, ormeggiato ai Granili di Napoli.

Ero imbarcato sul *Sestriere*, uno dei pochissimi mercantili salvatisi dall'ecatombe della guerra, per una missione africana. A Tripoli, sbarcammo i figli dei nostri coloni che ritornavano alle loro case, poi partimmo per Casablanca, dove imbarcammo gli ultimi soldati italiani, reduci dai campi di prigionia francesi.

L'incidente in cui fui coinvolto non ha alcuna importanza: fu uno dei tanti episodi della nostra miseria. Lo ricordo in queste pagine, per giustificare la mia presenza a bordo dell'*Abruzzi*, alla vigilia della segretissima partenza di Vittorio Emanuele III e di Elena di Savoia per l'esilio.

All'insaputa del Comandante Militare del *Sestriere*, fui costretto a scendere con la motobarca del pilota all'imboccatura del porto di Napoli per sfuggire alla Polizia Militare Britannica, che mi aspettava sul molo Beverello e che sicuramente mi avrebbe fatto passare il classico « cofano di guai ». Non ho mai saputo che cosa accadde all'allievo ufficiale. A Tripoli, l'avevo aiutato a liberarsi con la necessaria violenza dalle grinfie di un poliziotto arabo al servizio dell'Amministrazione Militare Britannica.

Quando fui a bordo della « pilotina », mi fu facile ottenere di essere condotto ai Granili, dove avevo riconosciuto la sagoma dell'*Abruzzi*. A bordo dell'*Abruzzi*, ero sicuro di trovare ospitalità e protezione.

Il Comandante, il Capitano di Vascello Aldo Rossi, ed il Comandante in 2ª, il Capitano di Fregata Giannino Cantú, mi accolsero fraternamente e mi permisero di rimanere a bordo.

Il giorno dopo, ritenendo di poter scendere a terra liberamente per rientrare a Roma, chiesi al Comandante Rossi il permesso di sbarcare. Era presente anche il Comandante Cantú.

— No, tu non puoi sbarcare. Vieni con noi ad Alessandria. Andiamo ad imbarcare dei prigionieri. Faremo una bella navigazione — mi rispose il Comandante Rossi.

— Grazie, ma ho molte cose da fare a Roma. Non posso.

— Sarà una missione molto interessante — aggiunse il Comandante Cantú.

— Veramente non posso. Sono già stato altre tre volte ad Alessandria e a Porto Said e poi ai Laghi Amari. È troppo triste laggiú!

— Ti ordino di rimanere — replicò il Comandante Rossi, sorridendo.

— Eh no; la guerra è finita ed io mi rifiuto. Devo rientrare al Ministero.

— Ti rifiuti, ma ti morderai le mani per non essere venuto con noi.

— Glielo possiamo dire perché siamo pronti a muovere per Alessandria? Roberti è dei nostri — disse il Comandante Cantú.

— E va bene! — rispose il Comandante Rossi. — Ti dirò una sola parola. Se indovini, potrai rimanere, ma, se sbagli, sbarcherai cinque minuti prima della nostra partenza. La parola è « Oporto ».

— Rimango.

— Allora hai capito?

— No, ma rimango lo stesso.

— Puoi rimanere, però studiati la storia d'Italia!

— Ho capito tutto! Grazie!

Come una campana, ero rimasto sordo alla parola « Oporto », ma dal suggerimento del Comandante Rossi intuii che Vittorio Emanuele III avrebbe abdicato nel giro di poche ore. Piú tardi, ebbi la conferma dal Comandante Cantú, dopo aver giurato su tutti i santi e su tutti i diavoli che non avrei svelato a nessuno il segreto della partenza per l'esilio del vecchio monarca.

L'ordine di partenza dell'incrociatore *Duca degli Abruzzi* venne comunicato al Capitano di Vascello Aldo Rossi poco prima delle ore 12 del 9 maggio. In quel momento, a Villa « Maria Pia », Vittorio Emanuele III si accingeva, dopo quarantasei anni di regno, a firmare l'atto di abdicazione a favore del principe Umberto.

Il mattino del 9 maggio, l'*Abruzzi* ricevette l'ordine di essere pronto a muovere in 12 ore anziché in 24. Il nuovo approntamento suscitò numerose congetture a bordo, perché, pur non essendo stata revocata la precedente disposizione di andare a Porto Said ad imbarcare novecento prigionieri italiani, la meta della missione rimase avvolta nel mistero, contrariamente alle consuetudini del tempo di pace.

Quando lo stesso approntamento fu ordinato al cacciatorpediniere *Granatiere*, le conversazioni di quadrato divennero piú sospettose. Il segreto fu mantenuto scrupolosamente. Ma, tra tutte le supposizioni, quella di « radioprora » dell'*Abruzzi* fu la piú giusta.

La notizia della partenza, fissata per le 18.00 del 9 maggio, coincise con l'annunzio che sull'*Abruzzi* avrebbe preso imbarco l'Ammiraglio di Divisione Emilio Ferreri. In quadrato, si pensò, allora, che il Comandante Superiore degli incrociatori venisse appositamente da Roma per accompagnare i sovrani fino alla meta del loro volontario esilio; ma, ciononostante, fino alle prime ore del pomeriggio nulla di preciso si seppe a bordo.

Anche la mia casuale presenza a bordo dell'*Abruzzi* aveva avuto la sua brava interpretazione da « radio-prora ».

Alle 15.50 il Sottotenente di Vascello Marco Montandon ricevette l'ordine di tenersi pronto col motoscafo del Comandante al piccolo molo di Villa « Maria Pia », a Posillipo. Il motoscafo dell'*Abruzzi*, seguito da un altro e da due motolance, girò intorno alla testata del molo S. Vincenzo e diresse verso la punta di Posillipo. Quando le quattro imbarcazioni si perdettero alla vista, nell'ombra della costa, batté il segnale dell'assemblea. L'equipaggio si raccolse a poppa e il Comandante Rossi comunicò che il re aveva abdicato e che l'*Abruzzi* avrebbe portato i sovrani in un porto dell'Egitto, dove si sarebbero poi imbarcati dei prigionieri italiani in base al normale programma dei rimpatri, che effettivamente prevedeva un viaggio dell'*Abruzzi* a Porto Said.

Alle 17 arrivarono sottobordo dell'incrociatore due rimorchiatori per assicurare la manovra della partenza. Dopo alcuni minuti, giunse sulla banchina un autocarro con i bagagli dei sovrani: qualche decina di casse, che dovevano essere state adoperate già altre volte, perché il loro aspetto frusto non aveva nulla di regale. Con un rimorchiatore, i bagagli furono portati a bordo.

Poco prima della partenza, arrivò l'Ammiraglio Ferreri, accompagnato dal signor Almas bey inviato speciale di re Faruk. Sahab Almas bey, celebre scrittore, che per qualche anno diresse l'Accademia d'Egitto a Roma, era venuto nel nostro Paese con l'incarico di condurre a buon fine le trattative fra l'Italia e l'Egitto, iniziate l'anno prima dal ministro De Astis al Cairo. Durante il corso dei negoziati, Almas bey, godendo della fiducia e dell'amicizia di re Faruk, venne incaricato a nome del suo sovrano, quando re Vittorio decise di abdicare, di offrire ospitalità ai sovrani d'Italia in segno di amicizia e di riconoscenza della famiglia reale egiziana verso Casa Savoia, che, a suo tempo, ospitò il

kedivé Ismail Pascià e re Fuad, rispettivamente nonno e padre di re Faruk.

Alle 18.00 ebbe inizio la manovra. Il cacciatorpediniere *Granatiere* aveva già salpato e a lento moto giungeva fuori del porto.

Quando gli ormeggi furono alleggeriti e fu tolta la passerella, faticosamente salí a bordo un Commodoro della Marina britannica per chiedere al Comandante se avesse bisogno di qualche cosa, avendo ricevuto, con la notizia della partenza dell'*Abruzzi*, l'ordine di prestare assistenza in caso di necessità. Dopo aver manifestato questa sua premurosa intenzione, il Commodoro sbarcò.

Alle 18.24 l'*Abruzzi* era libero e alle 18.53 dava fondo ad un'ancora davanti alla punta di Posillipo, a mezzo miglio di distanza da Villa « Maria Pia ».

Dalla plancia-ammiraglio, dove il Comandante Rossi mi aveva ordinato di rimanere in osservazione con un sergente furiere per registrare la cronaca sul giornale di chiesuola, esplorai con un potente « Astramar » il pontile e la Villa « Maria Pia ».

Pochi istanti prima che il motoscafo dell'*Abruzzi* attraccasse al pontile, si affacciarono ad una finestra della villa le figlie del conte Calvi, che si ritirarono subito dopo. « Forse, mi disse il sergente furiere, sono corse ad informare i nonni che è arrivato il momento della partenza ». Infatti, dopo qualche minuto, i sovrani scesero sul terrazzo della villa, seguiti dal principe di Piemonte, dalla duchessa d'Aosta, dalla duchessa d'Aosta madre e dalla contessa Calvi. Tra le altre persone notai l'aiutante generale di campo del re, generale Puntoni e l'Ammiraglio Oliva.

I sovrani presero congedo molto semplicemente, poi, seguiti dal principe Umberto, si avviarono lentamente verso il pontile. Prima di salire a bordo del motoscafo, la regina abbracciò il figlio teneramente. Poi il principe Umberto si rivolse verso il padre. Allargò le braccia per abbracciarlo,

ma Vittorio Emanuele fece un passo indietro e tese la mano al figlio, respingendo cosí l'abbraccio. Ad una distanza di una ventina di metri, le persone del seguito assistettero in silenzio al triste e severo commiato.

Alle 19.00 il motoscafo si staccò dal pontile.

Elena di Savoia, con le lacrime agli occhi, domandò al Sottotenente di Vascello Montandon quando l'*Abruzzi* sarebbe arrivato a destinazione. Ma l'ufficiale, che non conosceva ancora il porto di arrivo, fu costretto a scusarsi e, solamente allora, apprese che l'*Abruzzi* sarebbe andato ad Alessandria d'Egitto.

In mare, vicino all'incrociatore, c'era una motolancia della Marina, una barchetta a remi con un ragazzo, l'immancabile « scugnizzo », e, piú distante, una barca a vela con un uomo ed una donna a bordo, i soli che assistettero alla partenza verso l'esilio dei sovrani.

Alle 19.11 Vittorio Emanuele III, seguito dalla regina Elena, dalla contessa Jaccarino di Rochefort, dal conte Calvi di Bergolo e dal commendator Olivieri della Real Casa, saliva a bordo dell'*Abruzzi.*

Ad attendere i sovrani alla base del barcarizzo, scese il Comandante Rossi. In coperta a poppa rimasero l'Ammiraglio Ferreri ed il Comandante Cantú, che, a suo tempo, era stato aiutante di campo del principe Umberto.

Alle 19.30 l'*Abruzzi* salpò l'ancora, accostò verso la costa e diresse verso l'uscita sud del Golfo di Napoli, tra Capri e Punta Campanella.

Dopo essersi intrattenuta per qualche istante in coperta col conte Calvi e col Comandante Cantú, la regina scese piangendo nel suo alloggio, accompagnata dalla contessa Jaccarino. Prima di entrare nell'interno dell'incrociatore, si soffermò a guardare l'arco meraviglioso del Golfo di Napoli.

Vittorio Emanuele, invece, rimase in coperta fino a quando l'*Abruzzi* fu al traverso di Capri, ma solo due volte

guardò fugacemente la stupenda città della sua giovinezza, con un impercettibile e furtivo movimento del capo, mentre conversava con Almas bey.

Alle 20.30 il re, il conte Calvi, il signor Sahab Almas, l'Ammiraglio Ferreri e il Comandante Rossi scesero a mensa in sala-consiglio. Il pranzo fu modestissimo, simile a quello servito alla mensa ufficiali e all'equipaggio: minestrone, *corned beef*, formaggio e frutta. Elena di Savoia invece pranzò con la contessa Jaccarino nel suo alloggio. A tavola Vittorio Emanuele fu cordialissimo e sereno. Solo una volta ebbe un attimo di abbandono, ma subito si riprese; parlò di cose della Marina, poi delle imprese del duca degli Abruzzi, che gli furono ricordate da alcuni quadri che decoravano la sala-consiglio dell'incrociatore. Non accennò mai alla sua abdicazione né alla situazione politica italiana. Verso le 22, Vittorio Emanuele si alzò per recarsi nel suo alloggio.

Fuori il mare era calmo.

La notte del 9 maggio scese luminosa sul Tirreno, che l'*Abruzzi* solcava a 20 nodi, con la prora sullo Stretto di Messina.

La gente di bordo, che con discrezione si era tenuta in disparte mentre il re era in coperta a poppa, commentò l'avvenimento, intuendone soprattutto il dramma umano, quello di un re che dopo aver abdicato va verso l'esilio. In quadrato, alcuni si domandarono come mai Vittorio Emanuele fosse cosí sereno. Il re era ormai un vecchio signore che scompariva in una piega nascosta della storia, dopo la sconfitta subita dal suo Paese. Questo fatto non parve comprensibile al caposegnalatore, che avrebbe voluto issare sull'albero di maestra lo stendardo reale, ignorando che, dopo l'abdicazione, Vittorio Emanuele non poteva viaggiare che in forma privata.

Quando l'*Abruzzi* lasciò i Granili, alcuni marinai del *Montecuccoli*, che già sapevano tutto, gli trasmisero il se-

guente messaggio a lampi di luce: « L'equipaggio del *Montecuccoli* saluta la regina e grida viva il re ».

All'alba del 10 maggio, dopo una tranquilla navigazione, Vittorio Emanuele salí in coperta. Erano le 05.07. Si avvicinò all'ufficiale di guardia e gli chiese alcune informazioni sulla navigazione. Poi gli domandò a che ora sorgesse il sole. L'ufficiale telefonò in plancia ed ottenne la risposta. Il sole sorgeva alle 5.58. Il re, che era vestito di grigio, passeggiò in coperta, rivolse alcune domande ai marinai di guardia, poi attese l'alzata del sole, controllando il suo orologio che era indietro di qualche minuto.

Verso Sud, lo stretto di Messina si allargava nello Jonio. Alle 9.30 Vittorio Emanuele scese a salutare Elena di Savoia nel suo alloggio, poi salí di nuovo in coperta, intrattenendosi col conte Calvi, l'Ammiraglio Ferreri, il Comandante Rossi e il Comandante Cantú. La conversazione toccò gli argomenti piú disparati. La semplicità e la cordialità del sovrano erano tali che si sarebbero potute interpretare diversamente se nelle persone del seguito e negli ufficiali non fosse stata presente la rinunzia, cui egli si era sottoposto a favore del figlio.

Quando alcune tortore si posarono stanche sulle draglie e sulle torri, Vittorio Emanuele dovette esserne contento, perché la loro avventura gli offrí un nuovo argomento per continuare la conversazione.

Piú tardi, volate vie le tortore, il re raccontò che un deputato di Savigliano, devoto a Giolitti, gli aveva detto, a Racconigi, parlandogli della straordinaria cultura del suo maestro: « Pensate, Maestà, che il presidente, un giorno, mi spiegò perfino che cosa fosse un incrociatore! ». Poi, ricordandosi di quell'epoca cosí lontana, il re raccontò che Giolitti era cosí accomodante e preoccupato di ogni cosa, che in punto di morte — era un giorno d'estate e pioveva —, mentre i suoi famigliari cercavano di cacciar via dalla stanza, attraverso la finestra, qualche mosca noiosa,

disse con un filo di voce: « Ma perché volete mandar via quelle povere mosche? Non vedete che fuori piove! ».

Alle 10.30 Elena di Savoia apparve in coperta e dopo essersi soffermata qualche minuto scese nel suo alloggio con la dama di compagnia. Dopo un po' la contessa Jaccarino ritornò su e pregò l'ufficiale di servizio di impostare al ritorno a Napoli una lettera diretta ai suoi famigliari, ai quali voleva far sapere come fosse partita improvvisamente con la regina, senza aver potuto avvertire nessuno. Anche il conte Calvi, il solo che apparisse preoccupato, non aveva saputo fino alle 12 del 9 maggio che avrebbe dovuto accompagnare i sovrani nel loro viaggio. Il conte Calvi ed il commendator Olivieri dovevano rimanere in Egitto solo per qualche tempo.

Verso mezzogiorno, Sahab Almas bey, inviato di re Faruk, trasmise un telegramma al reale palazzo del Cairo per comunicare che a bordo dell'*Abruzzi* viaggiavano il conte e la contessa di Pollenzo, con un seguito di sei persone. Con questo titolo, che altre volte avevano usato per mantenere l'incognito, Elena e Vittorio di Savoia desideravano dare forma privata sia al loro viaggio sia alla loro permanenza in terra egiziana.

Nel pomeriggio, il re e la regina rimasero a conversare a poppa, col conte Calvi, con l'Ammiraglio Ferreri e con il Comandante Rossi. Elena di Savoia lavorò a maglia, mentre Vittorio Emanuele spesso si alzò per passeggiare e interessarsi della navigazione, salendo qualche volta in plancia-comando.

Verso sera, si ritirarono nei loro alloggi, e, dopo il pranzo, salirono di nuovo in coperta. I marinai passavano, guardando con la coda dell'occhio, ma senza soffermarsi mai a curiosare.

All'alba dell'11 maggio, ero in coperta a poppa e fumavo seduto su una bitta. Indossavo una tuta grigia, che avevo

rimediato a bordo, per meglio confondermi con la gente dell'*Abruzzi.* Stavo seguendo un triste ricordo, quando mi sentii battere su una spalla. Mi girai e mi trovai di fronte a Vittorio Emanuele. Mi misi sull'attenti e il re mi domandò:

— Chi è lei?

— Secondo capo silurista Roberto Rossi.

— È da molto tempo che lei è imbarcato su questo incrociatore?

— Tre mesi.

— Venti giorni fa, voi siete andati in missione a La Maddalena e, a causa del mare, avete perduto l'impianto lancia-siluri di dritta. Come mai è successo?

— I tubi di lancio, battuti dalle ondate che finivano in coperta, ruppero i blocchi e presero a locciare e fu cosí che si scardinarono.

— Durante la guerra, dove è stato imbarcato?

A questa domanda risposi senza alcuna invenzione. Il re sopeva tutto e si ricordava di tutto. Congedandosi, mi porse la mano e mi disse:

— Veda un po' di non dimenticare il berretto!

Poco prima del tramonto, Vittorio Emanuele espresse al Comandante Rossi il desiderio di assistere « per l'ultima volta della mia vita » all'ammainabandiera.

Alle 19.03, una volta superata Creta, venne ammainata lentamente la bandiera dall'asta di poppa, mentre il picchetto presentava le armi. E, come tutte le sere in navigazione di pace, i marinai al segnale dell'« attenti » interruppero le loro occupazioni, e, rivolgendosi verso poppa, si scoprirono in silenzio. Si può essere di qualunque idea, si può professare qualunque credo, ma, quando su una nave da guerra la bandiera scende, tutti gli uomini si rivolgono in silenzio verso quel pezzo di stoffa colorata che viene raccolta e custodita in uno stipetto, che ogni sera ridiventa il cuore della nave, come nel cuore degli uomini si raccolgono in quel momento i pensieri e i ricordi delle case lontane.

Il re era solo, a pochi metri di distanza dall'asta della bandiera. Al segnale dell'« attenti » si scoprí. La bandiera fu ammainata e quando il picchetto si mosse verso prora, dopo il segnale del « riposo », il re rimase ancora per qualche istante sull'« attenti » con gli occhi fissi sulla scia dell'incrociatore. La gente in coperta e sulle plance rimase a guardare il vecchio re, che non aveva voluto o saputo ascoltare il segnale del riposo, avvinto da una commozione, che tutti compresero e condivisero.

La sera dell'11 maggio, giunse un messaggio di saluto e di augurio di re Faruk diretto a Vittorio Emanuele, al quale rispose, ringraziando ed esprimendo la sua riconoscenza per l'amichevole gesto. Quest'episodio toccò il cuore del re, e, nella conversazione, sotto la torre 4, sfiorò coi suoi ricordi l'argomento dell'abdicazione, che finora aveva saputo scrupolosamente e dignitosamente evitare.

Egli disse che, prima di accingersi a firmare l'atto, aveva riletto nella storia della sua Casa, per rimanere nelle tradizioni, le abdicazioni di Vittorio Emanuele I, di Carlo Alberto e di Amedeo di Savoia duca d'Aosta. Vittorio Emanuele abdicò, secondo la formula semplice, usata dai due primi principi sabaudi.

Poi, il re raccontò il suo ultimo colloquio con Mussolini a Villa Savoia. Egli narrò di aver detto a Mussolini, appena questi entrò nel suo studio, che il Gran Consiglio aveva pronunciato un voto di sfiducia sulla sua opera di governo. Mussolini tentò di reagire, disse che il Gran Consiglio era solo un organo consultivo, ma il re, intuendo che il « duce » volesse spingerlo a commettere un atto di forza nei confronti dei membri dello stesso Gran Consiglio, respinse l'obiezione. Poi gli rammentò di avergli già fatto rilevare al momento della costituzione del Gran Con-

siglio che quest'organo era « a doppio taglio ». Mussolini impallidí, quando il re gli disse di aver accettato le sue dimissioni. Era in piedi, davanti al sovrano, e cadde di colpo a sedere come « se fosse stato colpito al petto da un violentissimo pugno ». Il « duce » rimase a sedere per qualche minuto senza profferire parola, poi, affranto, disse che bisognava pensare all'ordine pubblico. Il re gli rispose che il maresciallo Badoglio godeva la fiducia delle Forze Armate e della polizia.

Allora, Mussolini sollevò gli occhi e, con addolorato stupore, ripeté l'ultime parole del sovrano, ma con diverso accento: « Anche della polizia? ».

Mussolini uscí da Villa Savoia ed un cameriere di Casa Savoia, indicandogli l'autoambulanza, gli disse cortesemente: « Eccellenza, prego, s'accomodi! ». Quel cameriere, Marsilio Gambini, accompagnava i sovrani in Egitto.

Il re aggiunse che l'arresto di Mussolini era stato ideato e preparato dal duca Acquarone, ministro della Real Casa.

Il mattino del 12 maggio, un'ora prima dell'arrivo ad Alessandria, i conti di Pollenzo ascoltarono la Messa nel sacrario dell'*Abruzzi*. Prima che l'incrociatore si ormeggiasse al molo sottoflutto di Alessandria, i sovrani scesero in sala consiglio per ricevere Mudar Mohsen pascià, amministratore generale del re d'Egitto, ed il governatore di Alessandria Abdel Khalek Hassuna. Vittorio Emanuele pregò Mudar Mohsen pascià di farsi interprete presso re Faruk dei suoi vivi ringraziamenti e di esprimergli la sua profonda commozione per il suo generoso invito. Alla fine Vittorio Emanuele III di Savoia disse:

— *Je ne suis plus qu'un simple particulier!*

Alle 10 precise, Vittorio Emanuele ed Elena di Savoia lasciarono il *Duca degli Abruzzi* dopo aver passato in rivista un picchetto d'onore, lo Stato Maggiore e l'equipaggio dell'incrociatore. Nel congedarsi dal « padrone di casa », il Comandante Rossi, il re gli dette la mano e gli disse con

voce tremante: « Grazie, ma, purtroppo, questo è l'ultimo lembo d'Italia, che Iddio mi ha concesso di vedere ».

Tutte le navi sul porto di Alessandria avevano issato il gran pavese e sull'albero di maestra la bandiera italiana. E con questo grottesco cerimoniale si concluse la mia ultima missione con la Marina.

INDICE DEI NOMI*

Abruzzi (nt), 169, 170, 171, 172.
Acquarone P., 266.
A. Fassio (nt), 187.
Agrifoglio, 197, 198.
Aiello A., 232.
Airone (tp), 100.
Alagi (sm), 150.
Albanese L., 247.
Alcamo (nt), 236.
Alcione (tp), 112.
Alfieri (ct), 52, 71, 73, 78, 86.
Alga (nt), 195.
Alighieri D., 200.
Almas S., 258, 261, 263.
Amedeo di Savoia, 265.
A. M. Gualdi (nt), 189, 190, 191.
Amsterdam (nt), 195.
Anastasio E., 11.
Angillotti R., 204.
Ankara (mn), 186.
Anna Zippitelli (nt), 134, 135.
Anselmina (nt), 121.
Antilope (corv), 236, 237.
Apuania (mn), 189.
Arca (nt), 196.
Ardente (tp), 204, 205.
Ardito (tp), 215.
Aretusa (tp), 200, 204, 205.
Argonaut (ic), 218.
Ark Royal (npa), 68.
Artusi P., 33.
Asaro V., 220.
Aspromonte (mn), 218, 220, 224, 225.
Attendolo (ic), 49, 50.
Attilio Regolo (ic), 215.
Audace (nt), 205.
Aurora (ic), 173, 218, 219.
Aventino (nt), 218, 223.
Avezzano S., 137.
Aviere (ct), 170.
Azio (pm), 124.

Baccarini C., 240.
Badoglio P., 266.
Balbo I., 42.
Balzano R., 248, 249.
Barbaro (nt), 48.
Barbasetti, 155.
Barberi G., 129, 130.
Barletta (mn), 187.
Baron Ogilvy (nt), 25, 32.
Baroni E., 45, 46.
Baroni G., 45.
Basedonne L., 82.
Bassini (tp), 244, 245.
Bastico E., 155.
Baudelaire C., 228.
Bazan, 56.
Beccati L., 129, 130.
Belluno (mn), 240, 241, 243.
Bergamini C., 252, 253.
Bernardini, 240.
Bersagliere (ct), 203.
Bertini, 197.
Bettica E., 219, 220.
Biancheri L., 209, 211, 234, 239.

---

* I nomi delle navi sono in corsivo. Di esse ecco le abbreviazioni del tipo, poste dopo le rispettive denominazioni:

as	=	avviso scorta	*ic*	=	incrociatore	*nt*	=	nave trasporto
corv	=	corvetta	*mn*	=	motonave	*pm*	=	posamine
ct	=	cacciatorpediniere	*nb*	=	corazzata	*sm*	=	sommergibile
drg	=	dragamine	*npa*	=	portaerei	*tp*	=	torpediniera

Bianchi (nt), 185.
Boeo (mn), 114, 116, 117, 118, 119.
Bolzano (ic), 53, 54, 55, 78, 83.
Bombardiere (ct), 228.
Bonomi R., 143, 200.
Bontempelli, 99, 109.
Botteon T., 242.
Bottiglieri (nt), 170, 171.
Bounous F., 228.
Bragòz, 120, 121, 122, 123, 124, 125.
Brioni (mn), 186.
Brivonesi B., 173, 174, 175, 182.
Brizzi, 67, 70, 75.
Bucci E., 193.
Bulli M., 224.
Butelli, 98.

Cabrini A., 129, 130.
Calatafimi (tp), 164, 170, 171.
Calitea (nt), 48.
Calliope (tp), 142, 185, 249.
Calvi di Bergolo, 259, 260, 261, 262, 263.
Camicia nera (ct), 170, 218, 219, 220, 223, 224.
Campioni I., 51, 52, 53, 54, 55.
Campobasso (nt), 248.
Cantú G., 256, 257, 260, 262.
Carbonia (nt), 187.
Carducci (ct), 73, 86, 87, 88.
Carlo Alberto, 265.
Carminati, 167, 168.
Cascino (tp), 189.
Cassiopea (tp), 170, 171, 240, 241, 242, 243.
Castore (nt), 187.
Castore (tp), 189, 190.
Cattaneo C., 85, 86.
Cavallero U., 155.
Cavour (nb) 49, 53, 54, 55, 164.
Cesare (nb), 49, 51, 52, 53, 54, 55, 150, 164.
Cetti S., 229.
Champion, 31.
Chisone (nt), 204, 205.
Ciano G., 45.
Ciclope (mn), 171.
Cigala Fulgosi G., 104, 127, 172, 173, 174, 176, 181, 183, 251, 253.
Cigno (tp), 240, 241, 242.
Circe (tp), 100, 150.
Città di Napoli (nt), 214.

Climene (tp), 240, 241, 242, 243, 244, 245, 247.
Clio (tp), 218, 220, 229.
Cocchia A., 190, 218, 221, 222, 223.
Colotto, 188.
Colussi M., 240, 245.
Conte di Misurata (nt), 174.
Corazziere (ct), 78.
Cordero di Montezemolo A., 245.
Corsaro (ct), 228.
Cortesi, 99, 104.
Coventry (ic), 130, 188.
Cozzolino, 187.
Crispi (ct), 128.
Cunningham A., 79, 80, 87.
Curtatone (tp), 7, 11, 12.

D'Aloja T., 189.
Da Noli (ct), 223.
Da Barbiano (ic), 53.
Dandolo (nt), 195.
D'Annunzio (mn), 206, 208.
Da Recco (ct), 189, 190, 191, 217, 218, 220, 221, 222, 223, 225.
Da Verazzano (ct), 195.
De Amicis E., 192.
De Astis, 258.
Della Croce, 151.
De Pace, 74.
Dessiè (sm), 198.
De Vito A., 129.
Dezza, 70.
Diana (mn), 159.
Dora (nt), 170, 206.
Duca degli Abruzzi (ic), 53, 78, 255, 257, 258, 259, 260, 261, 263, 264, 266.
Duili G., 224.
Duisburg (nt), 174.

Elena di Savoia, 255, 260, 261, 262, 263, 266.
Eleonora Rosa (nt), 206.
Emo (sm), 198.
Eridge (ct), 169.
Esperia (nt), 48.
Espero (ct), 45, 46.
Esposito G., 157, 159.
Eufrasia (nt), 206.
Eugenio (nt), 136, 137, 138, 139.
Eugenio di Savoia (ic), 42, 47, 48, 53, 67, 68, 75, 79, 237.

Euro (ct), 172, 174, 176, 177, 178, 180, 181, 182.
Euterpe (corv), 244, 245.

Faggioni L., 128, 129, 130.
Falchetta, 120, 121, 122, 123, 124, 127.
Faruk, 161, 258, 259, 263, 265, 266.
Ferrara L., 248.
Ferreri E., 257, 258, 260, 261, 262, 263.
Ferrieri Caputi T., 247.
Filuccio Armonia (mn), 134, 209.
Fioravanzo G., 79, 197, 198, 214, 239.
Fiore, 249.
Fiume (ic), 51, 73, 78, 85, 86.
Folgore (ct), 218, 219, 220, 223, 225.
Folli G., 205.
Formidable (npa), 82.
Forza E., 165, 166, 167.
Foscari A., 219.
Foscarini (nt), 48.
Foscolo (mn), 206.
Freccia (ct), 149, 150.
Fuad, 259.
Fulmine (ct), 176.

Gabbiano (corv), 236, 244, 245.
Galati G., 154, 155.
Galiola (nt), 244, 245.
Gambini M., 266.
Garau, 176.
Garibaldi (ic), 78.
Ginocchio A., 86, 88.
Gioberti (ct), 87.
Giolitti G., 262.
Giuliani (mn), 149, 150.
Giulio Giordani (nt), 203.
Gloucester (ic), 81, 119.
Gradisca (nt), 87, 91, 92.
Graf Von Spee (nb), 76.
Granatiere (ct), 71, 72, 74, 257, 259.
Granito (sm), 198.
Grasso, 13, 99, 111.
Gratusa, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127.
Gratz (nt), 226.
Grecale (ct), 176.
Greyhound (ct), 118.
Groppo (tp), 249.
Grossi R., 138, 139.
Gubitosi, 67, 113.
Guiglia G., 161, 183, 184.

Hamid M., 37, 38.
Hassuna A.K., 266.
Hillary G.G., 63.
Hitler A., 12, 43, 198.
Huizinga J., 12.

Imperiali R., 253.
Impetuoso (tp), 251, 253, 253, 254.
Iseo (nt), 187, 225, 226, 227.
Ismail Pascià, 259.

Jaccarino di Rochefort, 260, 261, 263.
Jachino A., 78, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 86.
Jervis (ct), 167.
Jori, 88.

Kesselring A., 155.
Kreta (nt), 195.
K. T. 1 (nt), 218, 224.
K. T. 2 (nt), 206.

Lago Tana (mn), 203.
Lampo (ct), 223, 247.
Lanciere (ct), 55, 68.
La Rosa M., 137.
Lazzarini A., 203.
Leonardo Palomba (nt), 187, 188.
Leopardi (ct), 59.
Libeccio (ct), 176, 179, 181, 182.
Libra (tp), 189, 191, 243.
Lightning (ct), 237.
Lince (tp), 150, 215.
Lipinski (von), 104, 111.
Lira (tp), 189, 190.
Littorio (nb), 70.
Lola (mn), 164.
Lombardi G., 151, 156, 162, 189.
Lombardini, 99, 109.
Lubrano di Negozio, 68.
Lucciardi R., 52, 53, 56, 67, 70, 74, 75, 237.
Lupa (nt), 195.
Lupo (tp), 116, 125, 189, 200, 204, 205.
Lusiano (nt), 196.

Maccaferri C., 240, 242.
Maddalena (nt), 206.
Maestrale (ct), 78, 176, 177, 178, 179, 180, 182, 217, 228.
Majorani U., 51, 53.
Manara (mn), 186.

Marchesi, 155.
Maria Liberata (nt), 121.
Maria Rosa (nt), 121, 206.
Marotta S., 206.
Maselli R., 45.
Massi, 73.
Mellina G., 134.
Menes (nt), 189, 190.
Messe G., 210, 250.
Mezzadra F., 244.
Milano, 176.
Millelire (sm), 163.
Mimbelli F., 116, 125.
Minatitlan (nt), 174, 178.
Minerva (nt), 205.
Minosse, 9.
Mitragliere (ct), 252, 253.
Mohsen M., 266.
Moltke (von) H., 159, 160.
Monginevro (mn), 189.
Monsone (as), 229, 236.
Montanari M., 258.
Montanari (tp), 189.
Montandon, 260.
Montecuccoli (ic), 49, 261, 262.
Montgomery B.L., 160, 196.
Monti (mn), 186.
Monzambano (tp), 170, 171.
Moschini G., 228, 229.
Mussolini B., 51, 42, 43, 45, 265, 266.

Nasta V., 240.
Nautilus (nt), 196.
Nerucci (nt), 189.
Noroit (nt), 226.
Nubian (ct), 248.

Oliva R., 253, 259.
Olivieri, 260, 263.
Oriani (ct), 87, 178.
Orion (ic), 81, 82, 83, 84.
Orione (tp), 252.
Orsa (tp), 189, 193, 252.
Ostro (ct), 45, 46.

Padenna (nt), 185, 186.
Padre Eterno (nt), 121, 125, 126.
Padre Eterno (drg), 65, 66.
Pakenham (ct), 240, 241, 243.
Paladin (ct), 240, 241, 242, 243, 248.
Paladini R., 51, 243.
Palmaiola (nt), 205.
Pancaldo (ct), 247.
Panuco (nt), 195.
Partenope (tp), 149, 150, 223.
Pecori-Giraldi C., 113, 148.
Pegaso (tp), 149, 150, 252, 253.
Penelope (ic), 173.
Perché mi guardi? (nt), 135, 136, 139.
Pericles (nt), 130.
Perseo (tp), 206, 208, 249.
Petard (ct), 248.
Petroncelli C., 223.
Picchio E., 229, 230.
Picci Fassio (nt), 169, 170, 171.
Pigafetta, 223.
Pighini, 142.
Pignedoli, 67.
Pinna C., 211, 239, 240.
Pisani (mn), 48, 150.
Pola (ic), 51, 72, 73, 78, 85, 86, 87.
Polluce (tp), 161, 185.
Pontinia (nt), 164.
Pozarica (nt), 169, 170.
Premuda (ct), 150, 151.
Prestinari (tp), 228.
Procellaria (corv), 228.
Procione (tp), 218, 220, 225.
Proserpina (nt), 189, 190, 196.
Puccini (mn), 218, 223, 224.
Puntoni P., 259.

Quentin (ct), 218.
Quiberon (ct), 218.

Raeder E., 76.
Ravello (mn), 186.
Reggiani, 59.
Resio, 72.
Riccardi A., 76, 87, 113.
Rina Corrado (nt), 174.
Riva P., 222, 223.
Roma (nb), 252, 253.
Rommel E., 155, 156, 160, 161, 169, 194, 198, 199.
Rondine (nt), 189, 196.
Rossi A., 70, 71, 74, 75, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 266.
Rovigno, 11, 12.

Sacro Cuore (nt), 205, 206.
Saetta (ct), 163, 229, 230, 234.
Sagitta (nt), 174.

Sagittario (tp), 13, 19, 43, 98, 99, 100, 111, 114, 116, 117, 119, 127, 200, 245, 246, 251, 252.
Sahib (sm), 245.
Sani C., 167.
San Marco (nt), 174.
Sansonetti L., 49, 50, 52, 193.
Santamaria A., 136, 137.
Sant'Andrea (nt), 169, 170.
Sant'Antonio (nt), 249.
Saturno (nt), 195.
Schiaffino, 70.
Scialdone A., 244.
Sella (ct), 128.
Semaforo, 120, 121, 122, 123, 124, 127.
Sempre avanti (nt), 249.
Sestriere (mn), 150, 186, 255.
Sforzi M., 223.
Sharan K., 37, 38.
Sikh (ct), 188.
Sirio (nt), 187, 229, 230, 236.
Sirius (ic), 218, 219.
Soldato (ct), 159.
Somsen H., 139.
Southampton (ic), 81.
Sportivo (nt), 185.
Stige (nt), 186.
Stroschneider, 33.

Tagliamonte, 179, 182.
Tedeschi T., 129, 130.
Teramo (nt), 245, 246.
Tergestea (nt), 196.
Thorsheimer (nt), 229.
Tifeo (mn), 242.
Tifone (tp), 240, 241, 242, 243.
Tomajuoli G., 211.
Tommasini A., 51, 52.
Torchiana R., 220.
Toscano A., 86.
Toscano S., 86.
Traverso F., 47, 48, 55, 56, 67, 68, 69, 74, 75, 229, 230, 233.
Trento (ic), 51, 78, 173.
Trieste (ic), 78, 81, 82, 86, 173, 175, 177, 183.
Tur V., 122.

Ugo Bassi (nt), 41.
Umberto II, 257, 259, 260.
Uragano (as), 229, 230, 231, 234.
Usodimare (ct), 150, 151.

Valfiorita (mn), 195.
Vassalle L., 135.
Vega (tp), 100.
Velite (ct), 214.
Veloce (nt), 204, 205.
Vinelli M., 224.
Vittorio Emanuele I, 265.
Vittorio Emanuele III, 255, 257, 258, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266.
Vittorio Veneto (nb), 44, 72, 73, 74, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86.
Volpe S., 134.

Weichold, 155.

York (ic), 128, 130.

Zaiotti, 56, 71, 75.
Zamboni, 54, 56, 75.
Zambrini A., 222, 223, 224.
Zanelli, 11, 99, 100.
Zara (ic), 42, 44, 51, 56, 70, 73, 78, 79, 85, 86, 88.
Zeffiro (ct), 45, 46.
Zeno (ct), 69, 70.
Zenobia Martini (nt), 206.
Zolese G., 224.
Zulu (ct), 188.

INDICE GENERALE

Prefazione 7

I. Egeo '41 9

II. La Manica e l'Oceano Atlantico . . . 21

III. Mare Jonio 41

IV. Mare d'Africa 57

V. « Mar Piccolo » 67

VI. Mare Egeo del « Sagittario » 97

VII. Cabotaggio libico 133

VIII. « Amanuense d'assalto » 141

IX. La « battaglia dei convogli » 153

X. La miserabile favola delle « quattro petroliere » 185

XI. La lunga agonia nordafricana 203

XII. Le « rotte della morte » 213

XIII. Gli inutili sacrifici 239

XIV. L'ultimo bastimento 251

XV. L'ultima missione 255

Indice dei nomi 269